

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОГОВОРОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И ДОГОВОРОВ НА ПОДАЧУ И УБОРКУ ВАГОНОВ

© 2016 Гречуха Владимир Николаевич
доктор юридических наук,
профессор кафедры предпринимательского и корпоративного права
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
125993, г. Москва, Ленинградский пр-т, д. 49
E-mail: elena-mikhaylovna@ya.ru

Рассмотрена правовая природа договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов. Предложена классификация договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов, и дана характеристика видов данных договоров.

Ключевые слова: железнодорожные пути необщего пользования, подача и уборка вагонов, имущественные и организационные гражданско-правовые договоры, классификация договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов, публичный характер указанных договоров.

На железнодорожном транспорте действуют присущие только ему договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов. Рассматривая их правовую природу, следует отметить, что, исходя из целевой направленности данных договоров, их относят к группе договоров об организации и обеспечению осуществления перевозок грузов и ее подгруппе - договоров по обеспечению выполнения условий договора перевозки груза¹. При наличии железнодорожного пути необщего пользования исполнение договоров перевозки грузов невозможно без заключения договоров на эксплуатацию указанных путей и договоров на подачу и уборку вагонов.

Оценка характера указанных договоров в литературных источниках неоднозначна. Одни цивилисты относят их к организационным договорам². Другие отстаивают мнение, согласно которому это особые виды хозяйственных договоров³, самостоятельные виды договоров, заключаемых на железнодорожном транспорте⁴, иные виды договоров на транспорте, тесно связанные с процессом транспортировки грузов, но не относящиеся к договорам перевозки⁵.

Представляется, что ближе к истине сторонники второй точки зрения. Отнесение договоров на эксплуатацию железнодорожных путей не-

общего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов к организационным договорам противоречит основополагающему различию между имущественными и организационными договорами. Оно заключается в том, что первые направлены на передачу имущества или его получение, а вторые - на организацию товарообмена⁶. Это различие не отрицает и причисляющий договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, а также договоры на подачу и уборку вагонов к разновидностям договоров об организации перевозок В.В. Витрянский⁷. Между тем указанные договоры устанавливают плату за использование железнодорожного пути необщего пользования (ст. 63 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ)) и пользование вагонами (ст. 56, 60 УЖТ). При этом в образцах данных договоров, приведенных в приложениях к Правилам эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования⁸ (далее - Правила эксплуатации), указывается, что плата включает сбор за подачу и уборку вагонов, плату за пользование вагонами, сбор за маневровую работу, не совмещенную со временем подачи и уборки вагонов, другие сборы и платы.

Таким образом, договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования

и договоры на подачу и уборку вагонов являются имущественными договорами и поэтому не могут быть причислены к организационным договорам.

Анализируемые договоры относятся к числу публичных договоров. На это обращено внимание в Постановлении Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30⁹. В п. 2 указано, что “заключение названных договоров обязательно как для перевозчика, который является владельцем инфраструктуры, так и для владельца железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправителя (грузополучателя)”. Поэтому, как отмечается в Постановлении, при неосновательном уклонении одной из сторон от заключения данных договоров другая сторона “вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением об обязанности заключить договор. Суд принимает заявление к рассмотрению на общих основаниях”. Более того, если при заключении договора перевозчик и владелец железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправитель (грузополучатель) не пришли к соглашению по отдельным пунктам указанных договоров, их заявления о рассмотрении таких разногласий направляются на решение арбитражного суда. При этом заявления принимаются арбитражным судом без представления письменного соглашения сторон на передачу спора в суд.

В Постановлении отмечается, что сроки, в течение которых оставшиеся неурегулированными разногласия по упомянутым договорам могут быть переданы на рассмотрение арбитражного суда, Уставом не предусмотрены. Однако каких-либо рекомендаций на этот счет, которые ориентировали бы суды в решении данного вопроса, высшая судебная инстанция не дает.

Необходимо отметить, что Закон не проводит четкой границы между содержанием указанных договоров. Это проявляется, в частности, в том, что ст. 55 УЖТ, регулирующая договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, содержит оговорку, согласно которой при отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования локомотива подача и уборка вагонов, маневровая работа на таком железнодорожном пути осуществляются локомотивом, принадлежащим перевозчику. Понятно, что маневровая работа - это часть содержания договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. Что же касается

подачи и уборки вагонов, то эти виды деятельности составляют содержание договора на подачу и уборку вагонов, закрепленного в ст. 56 УЖТ. Но эта статья, в свою очередь, включает в договор не только подачу и уборку вагонов, но и маневровую работу, что присуще договору на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. Приведенные положения находят конкретизацию в Правилах эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования. Они закреплены в подп. 1.2, 1.3, 2.1, а также в прилагаемых к Правилам эксплуатации образцах договоров.

Целевое назначение договоров заключается в оказании услуг по использованию железнодорожного пути необщего пользования, а также по подаче и уборке вагонов под погрузку и разгрузку грузов, выполнению маневровой работы. Поэтому в ст. 58 УЖТ содержится положение, согласно которому договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договорами на подачу и уборку вагонов устанавливаются следующие параметры:

- порядок подачи и уборки вагонов;
- технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования;
- технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и с уборкой вагонов с этих мест;
- технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов;
- максимальная перерабатывающая способность погрузки и выгрузки по основным родам грузов¹⁰.

Полная характеристика указанных договоров невозможна без рассмотрения вопроса их классификации. Что касается договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, то в литературе высказано мнение о выделении двух его разновидностей, это “договор об эксплуатации подъездного пути при обслуживании его локомотивом ветвевладельца и договор об эксплуатации подъездного пути при обслуживании его локомотивом организации железнодорожного транспорта”¹¹. Здесь учитывается в качестве критерия положение о том, кем осуществляется обслуживание подъездного пути. Однако остается в стороне такой существенный критерий, как субъектный состав договора. Именно он положен в основу выделения трех видов дого-

вора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования в прилагаемых к Правилам эксплуатации образцах этого договора. В частности, в них представлены договоры:

- между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования;

- между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом перевозчика;

- между перевозчиком и контрагентом¹² при обслуживании его на железнодорожном пути необщего пользования локомотивом перевозчика.

Для первых двух видов договора характерно совпадение субъектного состава, включающего, с одной стороны, перевозчика, а с другой - владельца железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути общего пользования. Что касается различий, то они обусловлены, прежде всего, принадлежностью локомотива, обслуживающего железнодорожный путь необщего пользования. В соответствии с первым видом договора обслуживание пути осуществляется локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования. По второму договору это локомотив перевозчика.

Принципиальные отличия имеют предметы договоров. Предметом первого вида договора является услуга по эксплуатации принадлежащего владельцу железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции через указанную в договоре стрелку этого пути. При ее наличии движение поездов по железнодорожному пути необщего пользования производится с соблюдением правил технической эксплуатации, инструкций по движению поездов, маневровой работы и сигнализации на железнодорожном транспорте и инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

Что касается предмета второго вида договора, то это услуги по подаче, расстановке на места погрузки, выгрузки и по уборке вагонов с принадлежащего владельцу железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции через указанную в договоре стрелку. Но по сути это предмет договора на подачу и уборку вагонов.

Имеются отличия между двумя видами анализируемых договоров, касающиеся их содержа-

ния. Так, в соответствии с первым видом договора перевозчик обязан прежде всего подавать необщего пользования вагоны с железнодорожного пути своим локомотивом на железнодорожные выставочные пути. Основной же его обязанностью является осуществление дальнейшего продвижения вагонов локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования с расстановкой по местам погрузки и выгрузки. Он обязан также возвращать вагоны с железнодорожного пути необщего пользования локомотивом владельца этого пути на железнодорожные выставочные пути. При формировании маршрута на железнодорожном пути необщего пользования вагоны возвращаются на выставочные пути целыми составами установленного веса или длины, сформированными в соответствии с планом формирования поездов.

В обязанность перевозчика входит также осуществление уборки вагонов с железнодорожных выставочных путей в течение установленного договором времени после получения уведомления владельца железнодорожного пути необщего пользования о готовности вагонов к уборке.

Несколько иные обязанности перевозчика по второму виду договора. Он обязан осуществлять подачу вагонов на железнодорожный путь необщего пользования после получения уведомления, переданного в установленном порядке. Количество вагонов, одновременно подаваемых на указанный железнодорожный путь, устанавливается договором. Договором же определяется количество вагонов, подаваемых на места погрузки и выгрузки для одновременного начала проведения грузовых операций.

По договору на перевозчика возлагаются обязанности по уборке вагонов. В частности, это обязанность, связанная с возвращением вагонов с железнодорожного пути необщего пользования в количестве, указанном в договоре. Кроме того, он обязан убрать вагоны с места погрузки и выгрузки после уведомления владельца в течение установленного договором времени.

Как видно среди перечисленных в обоих видах договоров обязанностей перевозчика, только в первом содержится прямое указание на осуществление эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования. Это обязанность по продвижению вагонов локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования с расстановкой их по местам погрузки и выгрузки.

Продвижение вагонов предполагает маневрирование на железнодорожном пути необщего пользования, что присуще его эксплуатации. В этом заключается отличие обязанностей перевозчика первого вида договора от второго. Следующее отличие состоит в том, что, как уже упоминалось, на него возложена обязанность по подаче вагонов своим локомотивом на железнодорожные выставочные пути, а также уборка вагонов с выставочных путей.

Если рассматривать обязанности второй стороны обоих видов договоров, каковой является владелец железнодорожного пути необщего пользования, то между ними мы не найдем различий. В образцах того и другого вида договора, прилагаемых к Правилам эксплуатации, перечисляются одни и те же обязанности владельца. Он уплачивает перевозчику:

- сбор за подачу и уборку вагонов;
- плату за пользование вагонами, контейнерами;
- сбор за маневровую работу, не совмещенную со временем подачи и уборки вагонов;
- другие сборы и платы.

В связи с приведенным перечнем возникает вопрос по поводу обязанности владельца железнодорожного пути необщего пользования оплачивать в соответствии со вторым видом договора сбор за выполнение перевозчиком маневровой работы. Ведь в этом договоре не упоминается обязанность перевозчика по выполнению маневровой работы.

Что касается третьего вида договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, то в качестве предмета, как и в договоре второго вида, услуга по эксплуатации данного железнодорожного пути не упоминается. В образце № 3, прилагаемом к Правилам эксплуатации, предмет данного договора определен как услуга, касающаяся осуществления подачи, расстановки на места погрузки, выгрузки и уборки вагонов с принадлежащего контрагенту железнодорожного пути необщего пользования, примыкающему к станции через стрелку, локомотивом перевозчика.

Содержание договора третьего вида практически совпадает с содержанием договора второго вида.

Отличие данного вида договора от двух других заключается в том, что в соответствии с упомянутым образцом № 3, прилагаемым к Прави-

лам эксплуатации, его второй стороной является контрагент.

Таковы общие положения, характеризующие договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и его виды.

Что касается договора на подачу и уборку вагонов, то в соответствии с Правилами эксплуатации он, как и договор на эксплуатацию подъездного пути необщего пользования, также подразделяется на три вида, это договоры:

- между перевозчиком и пользователем при обслуживании локомотивом перевозчика железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути общего пользования;
- между перевозчиком и пользователем при обслуживании локомотивом пользователя железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути общего пользования;
- между перевозчиком и контрагентом при обслуживании локомотивом перевозчика контрагента на железнодорожном пути необщего пользования, принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути общего пользования.

Если сравнивать первые два вида договора по субъектному составу, то обнаруживается совпадение в них сторон. В качестве субъектов обоих видов договора выступает перевозчик и пользователь, которым могут быть грузоотправитель и грузополучатель.

Что касается отличий, то одно из них относится к предмету указанных видов договора. Как следует из образца № 4 формы договора, прилагаемого к Правилам эксплуатации, предметом договора первого вида является оказание услуг по подаче, расстановке на места погрузки, выгрузки и по уборке вагонов локомотивом перевозчика с принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции через стрелку.

В соответствии же с образцом № 5 формы договора, прилагаемым к указанным Правилам, предмет второго вида договора составляют услуги, заключающиеся в эксплуатации локомотивом пользователя принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего через стрелку. Из приведенных положений видны различия в характере услуг. Если для первого вида договора это услуги по подаче и уборке вагонов, то для второ-

го вида услуги заключаются в эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования.

Здесь обращает на себя внимание, прежде всего, характер услуг, составляющий предмет второго вида договора. Сам договор именуется как “договор на подачу и уборку вагонов”, а его предмет составляют услуги по эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования. Второй момент относительно различий предметов обоих договоров касается принадлежности локомотива, которым оказывается услуга. Если в рамках первого вида договора услуга оказывается локомотивом перевозчика, то относительно второго - локомотивом пользователя. Это обстоятельство не может не сказаться на разности в ценах оказываемых услуг.

В связи с тем что предметы данных видов договора имеют различия, они отразились на содержании каждого вида договора. Рассмотрим некоторые из них. Обязанности перевозчика по договору первого вида включают осуществление подачи, расстановки на места погрузки, выгрузки и уборки вагонов с железнодорожного пути необщего пользования. Что касается подачи вагонов, то перевозчик должен соблюдать закрепленное в договоре требование об одновременной подаче на железнодорожный путь необщего пользования вагонов установленного количества. Кроме того, в его обязанность входит соблюдение количества вагонов, подаваемых на места погрузки, выгрузки для обеспечения одновременного начала проведения грузовых операций.

Относительно возврата вагонов обязанности перевозчика “привязаны” к моменту их готовности к уборке, о чем его уведомляет пользователь. После получения такой информации перевозчик через установленное договором время убирает вагоны с мест погрузки, выгрузки. Далее он обязан вернуть вагоны в установленном количестве с железнодорожного пути необщего пользования.

Перечень обязанностей перевозчика по договору второй группы, зафиксированных в образце приложения № 5 к Правилам эксплуатации, начинается с его обязанности по подаче вагонов на железнодорожный путь необщего пользования. Подача производится по уведомлению в установленном порядке. При этом сдаваемые на железнодорожный путь необщего пользования вагоны подаются локомотивом перевозчика на железнодорожный выставочный путь. Что касается даль-

нейшего продвижения вагонов, то оно производится локомотивом пользователя с расстановкой по местам погрузки, выгрузки. Следует отметить, что количество вагонов в каждой группе, одновременно сдаваемой пользователю, не должно превышать их количества, установленного договором.

Сравнивая с обязанностью перевозчика, касающейся подачи вагонов по договору первого вида, с аналогичной его обязанностью по договору второго вида, отметим, что по второму, в отличие от первого, перевозчик обязан подать вагоны на выставочный путь своим локомотивом, а дальнейшее их продвижение осуществлять локомотивом пользователя. Вместе с тем в договоре второго вида отсутствует закрепленная в договоре первого вида обязанность перевозчика по подаче указанного в договоре количества вагонов на места погрузки, выгрузки для одновременного начала проведения погрузочных операций.

Имеются отличия между закрепленными в обоих договорах обязанностями перевозчика относительно уборки вагонов. В частности, по договору второго вида на перевозчика возложены обязанности, отсутствующие в договоре первого вида, по формированию маршрута на железнодорожном пути необщего пользования, возвращению вагонов на выставочные пути целыми составами установленного веса или длины, уборке вагонов с железнодорожного выставочного пути в течение установленного договором времени после получения уведомления от пользователя о готовности вагонов к уборке.

Переходя к рассмотрению обязанностей второй стороны договоров первого и второго видов, каковой является пользователь, отметим, что приведенные в приложениях к Правилам эксплуатации их образцы не содержат каких-либо различий в указанных обязанностях. В обоих договорах закреплены обязанности пользователя уплачивать перевозчику:

- сбор за подачу и уборку вагонов;
- плату за пользование вагонами, контейнерами;
- сбор за маневровую работу, не совмещенную со временем подачи и уборки вагонов;
- другие сборы и платы.

Как видно, точно такой же перечень обязанностей возложен Правилами эксплуатации на вторую сторону договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и при-

веден в статье при характеристике указанных договоров.

Анализируя третий вид договора на подачу и уборку вагонов, отметим, что, в отличие от предыдущих двух, в нем второй стороной выступает, как указано в образце приложения № 6 к Правилам эксплуатации, контрагент. Именно для него оказывается перевозчиком услуга по осуществлению подачи, расстановки на места погрузки, выгрузки и по уборке вагонов с принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции через стрелку, локомотивом исполнителя услуги (перевозчика).

Следует отметить, что сравнение положений образцов договора третьего вида и договора первого вида показывает, что они в основном совпадают. Это касается в первую очередь содержания договоров.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов заключаются не более чем на 5 лет. Для них установлен одинаковый порядок заключения. При подготовке и согласовании договоров стороны учитывают данные документов, характеризующие железнодорожные пути необщего пользования, а также результаты их обследования, закрепленные в специальных актах. Разработанные и подписанные представителем перевозчика проекты договоров направляются владельцу железнодорожного пути необщего пользования, его пользователю или контрагентам для рассмотрения и подписания. В случае возражений и замечаний составляется протокол разногласий, который рассматривается в установленном порядке. Если меняется владелец железнодорожного пути необщего пользования или грузоотправитель, грузополучатель, имеющие склады и погрузочно-разгрузочные площадки на указанном железнодорожном пути, принадлежащем владельцу инфраструктуры, заключаются новые договоры. Таков общий порядок заключения договоров на эксплуатацию железнодорожного пути

необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов.

¹ Гречуха В.Н. Транспортное право России : учеб. для акад. бакалавриата. 2-е изд., перераб. и доп. Москва, 2015. С. 81-82.

² См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва, 2003. С. 350; Морозов С.Ю. Транспортное право. Москва, 2010. С. 182.

³ Комментарий к Уставу железных дорог СССР/ под ред. Г.Б. Астановского. Москва, 1986. С. 73.

⁴ Егизаров В.А. Транспортное право : учебник. 2-е изд., перераб. и доп. Москва, 2004. С. 158-159.

⁵ Гражданское право России. Обязательственное право / отв. ред. О.Н. Садилов. Москва, 2004. С. 476 (автор раздела - О.Н. Садилов).

⁶ Российское гражданское право: учебник. В 2 т. Т. 2. Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов. Москва, 2010. С. 141 (автор параграфа - Е.А. Суханов).

⁷ Витрянский В.В. Договор перевозки. Москва, 2001. С. 340.

⁸ Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования : [утв. приказом МПС России от 18 июня 2003 г. № 28] : [ред. приказов Минтранса РФ от 15 февр. 2008 г. № 28, от 4 мая 2009 г. № 72].

⁹ О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" : постановление Высшего Арбитражного суда РФ от 6 окт. 2005 г. № 30.

¹⁰ Каждый параметр рассматривается в монографии: Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта. Москва, 2016. С. 81.

¹¹ Российское гражданское право: учебник. В 2 т. Т. 2. Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов. Москва, 2012. С. 699 (автор параграфа - В.В. Витрянский).

¹² В соответствии со ст. 60 УЖТ контрагентом является 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.

Поступила в редакцию 06.12.2015 г.