

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра управления грузовой и коммерческой работой

И. А. ЕЛОВОЙ, Е. В. МАЛИНОВСКИЙ,
Е. В. НАСТАЧЕНКО

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Часть I

*Рекомендовано учебно-методическим объединением по образованию
в области транспорта и транспортной деятельности для обучающихся
по специальности 1-44 01 03 «Организация перевозок и управление
на железнодорожном транспорте» в качестве
учебно-методического пособия*

Гомель 2021

УДК 656.225:347.463(075.8)

ББК 67.404.2

E53

Рецензенты: начальник грузового отдела транспортного РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» *Н. В. Реджебов*; канд. юрид. наук, доцент *Т. П. Афонченко* (БТЭУПК)

Еловой, И. А.

E53 Правовое регулирование перевозок : учеб.-метод. пособие. В 2 ч. Ч. I / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, Е. В. Настаченко ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2021. – 99 с.

ISBN 978-985-891-004-4 (ч. I)

Рассматриваются основные положения по правовому регулированию отношений при организации и осуществлении перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом.

Указаны система и принципы правового регулирования правоотношений на железнодорожном транспорте, источники и содержание железнодорожного транспортного права, система железнодорожного транспортного законодательства.

Дана характеристика договора перевозки груза железнодорожным транспортом, подробно рассмотрены правовое регулирование согласования и выполнения объемов грузовых перевозок, отношений при приеме, транспортировке и выдаче грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

Предназначено для студентов специальности 1-44 01 03 «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте».

УДК 656.225:347.463(075.8)

ББК 67.404.2

ISBN 978-985-981-004-4 (ч. I)

ISBN 978-985-891-003-7

© Еловой И. А., Малиновский Е. В.,
Настаченко Е. В., 2021

© Оформление. БелГУТ, 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
1 Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта. Система правоотношений на транспорте	6
1.1 Значение правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта. Правовая норма и правовое регулирование	6
1.2 Правоотношения. Система правоотношений на транспорте. Принципы правового регулирования правоотношений на железнодорожном транспорте.....	9
1.3 Содержание железнодорожного транспортного права. Правовое положение железнодорожных перевозчиков	14
2 Источники железнодорожного транспортного права	18
2.1 Источники транспортного права. Система железнодорожного транспортного законодательства	18
2.2 Структура и основные положения Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте».....	22
2.3 Структура и основные положения Устава железнодорожного транспорта общего пользования	26
3 Правовое регулирование согласования и выполнения объемов перевозок грузов на железнодорожном транспорте.....	30
3.1 Правовые нормы, устанавливающие порядок представления заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом	30
3.2 Правовые нормы, устанавливающие порядок согласования заявок на перевозку грузов и изменения указанных в них сведений.....	32
3.3 Порядок оформления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом	36
3.4 Порядок определения выполнения согласованного объема перевозок грузов железнодорожным транспортом.....	39
4 Договор перевозки груза железнодорожным транспортом.....	44
4.1 Договор перевозки груза. Стороны договора перевозки груза железнодорожным транспортом	44
4.2 Правовое значение железнодорожной накладной и юридическое значение содержащихся в ней сведений	47
4.3 Основные обязательства сторон по договору перевозки груза железнодорожным транспортом	53
5 Правовое регулирование взаимоотношений перевозчиков и грузоотправителей при приеме грузов к перевозке.....	57
5.1 Правовые нормы, устанавливающие обязанности перевозчиков по подаче вагонов и контейнеров под погрузку.....	57
5.2 Правовые нормы, устанавливающие обязанности грузоотправителей по подготовке грузов к перевозке	60

5.3 Обязанности сторон по содержанию погрузочно-разгрузочных пунктов и выполнению грузовых операций	64
5.4 Правовые нормы, регламентирующие определение массы грузов, и объявление их ценности	67
5.5 Правовые нормы, регламентирующие пломбирование перевозочных средств и сопровождение грузов в пути	72
6 Правовое регулирование взаимоотношений при транспортировке и выдаче груза	76
6.1 Правовые нормы, регулирующие изменение договора перевозки груза железнодорожным транспортом	76
6.2 Правовые нормы, регламентирующие основные обязанности перевозчиков и грузополучателей при выдаче грузов	80
6.3 Правовые взаимоотношения при выдаче груза перевозчиком получателю. Порядок выдачи груза	85
6.4 Правовые основы оформления и выдачи груза при несохранной перевозке	89
6.5 Особенности правового регулирования выдачи грузов при перевозке в международном железнодорожном сообщении	93
Список литературы	98

ВВЕДЕНИЕ

Железнодорожный транспорт является важной частью экономики страны, обеспечивая наряду с другими видами транспорта своевременное и качественное удовлетворение потребностей субъектов хозяйствования, граждан в перевозках грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа. Наличие значительного количества участников перевозочного процесса обуславливает возникновение разнообразных и сложных взаимоотношений, которые необходимо определенным образом урегулировать. Правовое регулирование указанных правоотношений осуществляется путем установления прав, обязанностей и ответственности участников транспортного процесса на основании положений нормативных правовых актов и заключаемых в соответствии с законодательством договоров.

В первой части учебно-методического пособия рассмотрены значения правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта, система и принципы правового регулирования правоотношений на железнодорожном транспорте, содержание железнодорожного транспортного права.

На предварительном этапе организации доставки грузов требуется выполнение соответствующих операций, связанных с согласованием предстоящих перевозок: формирование и подача заявки на перевозку грузоотправителем; рассмотрение и согласование заявки перевозчиком; определение объемов перевозок по дням декады и др. Наряду с указанными в первой части учебно-методического пособия подробно рассмотрены также вопросы учета и контроля выполнения согласованных объемов перевозок.

Отношения по перевозке грузов железнодорожным транспортом имеют договорную основу и характеризуются равенством участников правоотношений и возмездностью услуг. В учебно-методическом пособии указаны характеристика, содержание, важнейшие особенности договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Подробно рассмотрены также основные права и обязанности сторон по данному договору.

Важным предметом правового регулирования на железнодорожном транспорте являются отношения, связанные с приемом, переадресовкой и выдачей грузов. В учебно-методическом пособии значительное внимание уделено правовому регулированию этих отношений, детально рассмотрены правовые вопросы организации и осуществления взаимодействия перевозчиков с грузоотправителями, грузополучателями при указанных операциях.

1 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. СИСТЕМА ПРАВООТНОШЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

1.1 Значение правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта. Правовая норма и правовое регулирование

При организации и выполнении перевозок пассажиров, грузов, багажа различными видами транспорта соответствующие субъекты хозяйствования, оказывающие транспортные услуги, вступают в определенные отношения с юридическими и физическими лицами, являющимися потребителями таких услуг (пользующимися или намеревающимися воспользоваться ими). Для нормального осуществления указанных отношений необходимо их четкое урегулирование – установление порядка, согласованности поведения всех участников транспортного процесса, их прав, обязанностей и ответственности.

Одна из основных специфических особенностей транспортной деятельности – это то, что она невозможна без совместной работы всех ее участников (перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров и др.). Каждый из них для реализации права на получение транспортных услуг надлежащего качества и их предоставления, обеспечения безопасности перевозок и эксплуатации транспорта, сохранности перевозимого груза и багажа, рационального использования транспортных средств и эффективной работы должен осуществлять определенные действия, предусмотренные законодательством и заключенными договорами (подготовка груза к перевозке, оформление необходимых транспортных и сопроводительных документов, погрузка в транспортное средство, передача груза перевозчику в пункте отправления и прием от него в пункте назначения, доставка в установленный срок и т. д.).

Таким образом, надлежащая организация транспортного процесса предусматривает четкое урегулирование прав и обязанностей всех его участников, что достигается путем установления государством специальных правил поведения в соответствующих отношениях, называемых правовыми нормами, на основе которых наряду с заключаемыми сторонами договорами и осуществляется транспортная деятельность. При этом отношения по перевозке пассажиров, грузов, багажа различными видами транспорта, в том числе и железнодорожным, характеризуются равенством участников правоотношений и возмездностью услуг, составляющих важное условие имущественных отношений.

Следует отметить, что норм права, содержащихся только в его фундаментальных отраслях, недостаточно для регулирования всего многообразия транспортных отношений. Особое положение транспорта в экономике страны, других сферах ее жизни требует наличия специальных правовых норм, регулирующих взаимоотношения между всеми участниками транспортной деятельности и отражающих специфические условия организации и выполнения перевозок [1].

Как уже отмечалось, норма права (правовая норма) представляет собой установленное государством в лице его компетентных органов власти и управления общеобязательное правило поведения в соответствующих отношениях. Она либо требует от гражданина или организации определенного поведения (строго устанавливая его или только рекомендуя), либо предоставляет им возможность самостоятельного урегулирования этих отношений с учетом собственных интересов.

Можно выделить следующие основные *свойства правовой нормы*:

1) правовая норма имеет государственно-властный характер, т. е. как предписание государства обязательна для выполнения всеми гражданами, организациями, должностными лицами и органами управления, на которые рассчитано ее действие;

2) правовая норма содержит предписания общего характера, т. е. распространяется не на какое-либо конкретное лицо, а на все отношения и всех лиц, подпадающих под ее действие. Например, если в правовой норме, содержащейся в п. 28 Устава железнодорожного транспорта общего пользования (далее – УЖТ) [2] указано, что грузоотправитель при предъявлении груза к перевозке должен представить перевозчику на каждую отправку груза транспортную железнодорожную накладную, то такая обязанность возлагается на всех грузоотправителей, пользующихся услугами железнодорожного транспорта;

3) правовая норма является регулятором определенных общественных отношений, т. е. позволяет соответствующим образом направлять поведение участников этих отношений, обеспечивать нормальное их развитие, осуществление прав и исполнение обязанностей сторон;

4) правовая норма рассчитана на длительное, многократное применение, т. е. является постоянным, а не разовым (однократным) регулятором общественных отношений;

5) предписания правовой нормы охраняются от нарушений государством, его принудительной силой, т. е. при нарушении (неисполнении или ненадлежащем исполнении) предписания правовой нормы государство применяет меры, направленные на понуждение к исполнению соответствующей правовой нормы.

Таким образом, исходя из указанного выше, *правовая норма* – это правило поведения, установленное государством, содержащее государственно-властное предписание общего характера, которое регулирует определенные

общественные отношения и охраняется от нарушений силой государственного принуждения [3].

Для классификации правовых норм используются различные важные для введения и применения этих норм признаки и основания. Согласно [1] правовые нормы подразделяются следующим образом:

1) по форме (характеру) предписания:

– императивные (содержат предписания, которые в категорической форме обязывают к чему-либо или запрещают что-либо). Никакие отступления от императивной нормы, в том числе по соглашению сторон, не допускаются. Например, грузоотправитель обязан приложить к транспортной железнодорожной накладной предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами сопроводительные документы, необходимые для совершения таможенных операций и выполнения других процедур на всём пути следования груза (п. 28 УЖТ) или перевозчик должен доставлять грузы по назначению в установленные сроки (п. 50 УЖТ);

– диспозитивные (предоставляют возможность установления по соглашению сторон каких-либо иных, отличающихся от предписанных ею, условий своих отношений). Например, перевозчик обязан подавать под погрузку очищенные от остатков грузов и мусора вагоны перевозчика, однако с согласия грузоотправителя допускается подача неочищенных вагонов перевозчика под погрузку (п. 40 УЖТ). Необходимо отметить, что если стороны не воспользуются возможностью самостоятельного урегулирования отношений, предоставляемой диспозитивной нормой, то действует правило поведения, указанное в этой правовой норме;

– рекомендательные (не устанавливают жестких ограничений и только рекомендуют определенные правила поведения). Такие нормы используются, как правило, в различных нормативно-технических документах, имеющих правовое значение (методические рекомендации, типовые положения и т. п.).

2) по форме поведения субъектов права:

– обязывающие (предписывают участникам правоотношений выполнение определенных действий с юридическими последствиями);

– запрещающие (указывают участникам правоотношений на недопустимость определенных действий с юридическими последствиями);

– уполномочивающие (предоставляют участникам правоотношений возможность выполнения определенных действий с юридическими последствиями).

3) по целевому назначению:

– регулятивные (устанавливают права и обязанности участников правоотношений);

– охранительные (устанавливают отношения, связанные с юридической ответственностью и применением государственного принуждения).

4) по характеру действия:

– прямого действия (действуют непосредственно);

– непрямого действия (содержат указания о конкретизации правил поведения в иных документах).

5) по субъекту-издателю:

- конституционные (установлены непосредственно в Конституции);
- законодательные (вводятся законом);
- подзаконные (вводятся подзаконным актом);
- делегированные (вводятся путем реализации полномочий, делегированных законом определенному издающему органу, либо утвержденными в установленном законом порядке уставом, положением об этом органе).

Кроме того, правовые нормы можно классифицировать и по территории действия, степени определенности [1].

По своей структуре каждая правовая норма включает гипотезу, диспозицию и санкцию.

Гипотеза – это часть (элемент) правовой нормы, указывающая на обстоятельства, при наступлении которых начинает действовать (применяется) рассматриваемая правовая норма.

Диспозиция – это часть (элемент) правовой нормы, содержащая указание на то поведение, которое предписывается правовой нормой (обязательное действие, запрещение какого-либо действия или его разрешение).

Санкция – это часть (элемент) правовой нормы, указывающая на неблагоприятные последствия, которые наступают при нарушении (неисполнении или ненадлежащем исполнении) требований, предписанных в диспозиции.

Например, в п. 23 УЖТ содержится правовая норма о том, что перевозчик в случае неподачи по его вине вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения заявки на перевозку грузов обязан по требованию грузоотправителя выделить их для восполнения недогруза в течение следующего месяца. В данном случае гипотеза (указание на обстоятельства, при которых применяется правовая норма) – неподача перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения заявки на перевозку грузов. Диспозицией (указанием на предписываемое правовой нормой поведение) является обязанность перевозчика по требованию грузоотправителя выделить вагоны, контейнеры перевозчика для восполнения недогруза в течение следующего месяца. Санкция (неблагоприятные последствия нарушения требований, содержащихся в диспозиции) – согласно п. 23 УЖТ перевозчик при неподаче вагонов, контейнеров перевозчика для восполнения возникшего по его вине недогруза должен уплатить неустойку в размере, установленном в п. 110 УЖТ.

1.2 Правоотношения. Система правоотношений на транспорте.

Принципы правового регулирования правоотношений на железнодорожном транспорте

Правовые нормы регулируют различные общественные отношения, в которые вступают их участники в процессе своей деятельности. Отношения,

урегулированные правовыми нормами, называют *правоотношениями*. При этом в правоотношениях, также как и в правовых нормах, выделяют три элемента: объект, субъект и содержание правоотношений.

Объект правоотношений – предметы и явления (имущество, услуги и др.), в отношении которых складываются соответствующие правоотношения. В транспортных правоотношениях объектом является транспортная услуга (по перевозке грузов, пассажиров, багажа и др.).

Субъект правоотношений (субъект права) – участник правоотношений. В качестве участника правоотношений могут выступать физическое или юридическое лицо, орган государственного управления, орган местного самоуправления, наделенные по закону способностью иметь права и принимать на себя юридические обязанности. Например, в транспортных правоотношениях одним из субъектов является юридическое или физическое лицо, выполняющее перевозку, либо оказывающее иные транспортные услуги, а в качестве других субъектов таких правоотношений выступают соответствующие потребители этих услуг.

Содержание правоотношений – совокупность предусмотренных соответствующими правовыми нормами прав и обязанностей субъектов рассматриваемых правоотношений. Следовательно, содержанием транспортных правоотношений является совокупность прав и обязанностей их участников, связанных с оказанием транспортных услуг. Следует отметить, что в транспортных правоотношениях все их субъекты имеют определенные права и несут обязанности, которые, как правило, являются взаимосвязанными (корреспондирующими), т. е. праву одной стороны соответствует обязанность другой. Например, грузополучатель, осуществивший выгрузку груза из вагона, контейнера, обязан не только полностью выгрузить груз, но и очистить их после выполнения этой операции, а перевозчик в свою очередь имеет право не принять от грузополучателя не полностью выгруженные, неочищенные вагоны, контейнеры (п. 45 УЖТ).

Для формирования правоотношений необходимо наличие определенных обстоятельств, предусмотренных в правовой норме, так как непосредственно из нее правоотношение не возникает. Такие обстоятельства, с которыми нормы права связывают возникновение правоотношений, называют юридическими фактами. На основе юридических фактов реализуются правовые нормы, причем правоотношения могут не только возникать, но и изменяться или прекращаться [3].

Например, с юридическим фактом передачи груза грузоотправителем перевозчику связано возникновение правоотношений по осуществлению перевозки данной партии груза. В свою очередь, юридический факт предъявления грузоотправителем (грузополучателем) заявления о переадресовке груза (изменение железнодорожной станции назначения и (или) грузополучателя) и прием такого заявления перевозчиком свидетельствует об измене-

нии указанных выше правоотношений, а юридический факт выдачи груза перевозчиком грузополучателю – о прекращении правоотношений по договору перевозки груза.

Правоотношения, в которые вступают перевозчики, носят разнообразный характер, что обусловлено, в том числе, необходимостью обеспечения в надлежащем состоянии используемых ими для осуществления своей деятельности транспортных средств, соответствующей инфраструктуры. Как субъекты хозяйствования они вступают в правоотношения при приобретении подвижного состава, закупке топлива, запасных частей и т. д. с другими хозяйствующими субъектами различных отраслей экономики. Кроме того, непосредственно в коллективе существуют трудовые правоотношения между работниками.

Однако из общей массы таких правоотношений, характерных для большинства субъектов хозяйствования, следует выделить транспортные правоотношения, связанные с выполнением основных для перевозчиков транспортных функций, направленных на организацию или непосредственное осуществление транспортного процесса. Таким образом, транспортные правоотношения – это урегулированные транспортным законодательством отношения, складывающиеся на транспорте.

Система транспортных правоотношений при организации и осуществлении перевозок грузов включает:

1) правоотношения, связанные с согласованием, определением и выполнением объемов перевозок грузов. Выполнение перевозок грузов требует предварительного установления их объемов. Правовые нормы регулируют указанные правоотношения при подаче грузоотправителями заявок на перевозку грузов, рассмотрения и согласования этих заявок перевозчиками, доведения согласованных объемов до грузоотправителей, а в дальнейшем и осуществления контроля за их выполнением;

2) правоотношения по организации перевозок, предшествующие непосредственной транспортировке грузов. Рассматриваемые правоотношения направлены на установление на основе согласованных объемов перевозок грузов порядка подачи транспортных средств под погрузку и предъявления грузов к перевозке, включая установленные требования по подготовке их к перевозке грузоотправителями;

3) правоотношения, возникающие при приеме груза к перевозке в пункте отправления перевозчиком от грузоотправителя и выдаче груза в пункте назначения грузополучателю. Правовыми нормами регулируются права и обязанности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей в процессе выполнения указанных операций, регламентируется порядок их проведения, устанавливается необходимая согласованность поведения субъектов данных правоотношений;

4) правоотношения, возникающие в ходе непосредственного перемещения (транспортировки) груза из пункта отправления в пункт назначения. В процессе перевозки, доставки грузов могут возникать правоотношения, связанные с необходимостью изменения условий заключенного между сторонами договора перевозки (переадресовка груза, препятствия для дальнейшей перевозки грузов, доставки их по назначению и выдачи надлежащему грузополучателю и др.), которые также регулируются определенными правовыми нормами;

5) правоотношения, связанные с выполнением различных транспортно-экспедиционных и иных сопутствующих перевозке услуг. При осуществлении доставки грузов как экспедиторы, так и перевозчики могут оказывать различные транспортно-экспедиционные услуги (услуги, связанные с организацией и (или) обеспечением перевозки груза). Возникающие при оказании таких услуг правоотношения регулируются соответствующим законодательством. Кроме того, на отдельных видах транспорта существуют специфические виды отношений, характерные только для них (например, отношения, связанные с взаимодействием и эксплуатацией железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожном транспорте);

6) правоотношения, возникающие между различными перевозчиками при доставке грузов в международном и прямом смешанном сообщении. Доставка грузов в рассматриваемых видах сообщений осуществляется в значительной мере различными перевозчиками (как одного, так и нескольких видов транспорта). В силу специфики таких правоотношений они регулируются соответствующими международными транспортными конвенциями и соглашениями.

Наиболее характерные черты и сущность правового регулирования транспортных правоотношений определяются основными положениями – принципами. Принципы правового регулирования транспортных правоотношений, выраженные в определенных правовых нормах, обусловлены сущностью транспортной деятельности и ее значением для экономики и населения страны.

Важнейшим принципом правового регулирования правоотношений на железнодорожном транспорте является *государственное регулирование*. В соответствии с Законом Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) [4] оно осуществляется в целях обеспечения:

1) баланса интересов государства, потребителей и организаций железнодорожного транспорта общего пользования. В частности, государство устанавливает тарифы на услуги железнодорожного транспорта общего пользования с учетом не только интересов потребителей, но и необходимости возмещения экономически обоснованных затрат организаций железнодорожного транспорта общего пользования, связанных с оказанием таких

услуг, обеспечения развития железнодорожного транспорта общего пользования и получения прибыли;

2) безопасного функционирования железнодорожного транспорта. Государством установлены определенные правовые нормы, направленные на обеспечение безопасности функционирования железнодорожного транспорта, включая требования к инфраструктуре, подвижному составу, осуществлению надлежащих технических и организационных мероприятий. При этом следует учитывать и необходимость охраны окружающей среды (экологическую безопасность);

3) эффективного и качественного функционирования железнодорожного транспорта, его комплексного развития. Эффективность деятельности железнодорожного транспорта состоит в достижении при перевозках, оказании транспортно-экспедиционных и иных услуг наиболее высоких экономических результатов при наименьших транспортных издержках у всех субъектов транспортных правоотношений. В свою очередь, качественное функционирование железнодорожного транспорта предусматривает осуществление всеми участниками транспортных правоотношений своих прав и обязанностей в полном соответствии с требованиями законодательства и заключенных договоров;

4) равного доступа к услугам железнодорожного транспорта общего пользования всех заинтересованных в получении таких услуг лиц. Главная особенность транспорта общего пользования – это обязанность осуществлять перевозки, оказывать соответствующие услуги по обращению любого лица при условии соблюдения им установленных нормативных предписаний (право отказать только при отсутствии возможности для перевозки, оказания услуги). При этом так как договор перевозки транспортом общего пользования относится к категории публичных договоров, то, по общему правилу, перевозчик не должен оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения такого договора.

Одним из принципов правового регулирования правоотношений на железнодорожном транспорте является *принцип хозяйственной самостоятельности* субъектов хозяйствования – как перевозчиков, так и потребителей услуг железнодорожного транспорта общего пользования. Хозяйственная самостоятельность означает свободу действий хозяйствующего субъекта с предоставлением ему соответствующих полномочий для управления производством. Указанный принцип выражается в транспортном праве в том, что при условии регулирования деятельности железнодорожного транспорта правовыми нормами субъектами правоотношений на железнодорожном транспорте предоставляются значительные возможности для самостоятельного урегулирования отношений. Субъекты правоотношений не только должны выполнять установленные обязательные правила, но и могут в пределах,

предусмотренных правовыми нормами, определять по взаимному согласованию условия правоотношений с учетом прав и интересов сторон.

Принцип законности выражается в строгом и неуклонном соблюдении и исполнении всеми субъектами правоотношений на железнодорожном транспорте действующих норм права. Нарушение положений правовых норм субъектом правоотношений приводит к неблагоприятным для него последствиям – применению установленных правом санкций.

1.3 Содержание железнодорожного транспортного права. Правовое положение железнодорожных перевозчиков

Транспортное право – это совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают и реализуются при организации и осуществлении транспортной деятельности.

К регулируемым нормами транспортного права можно отнести отношения между:

- осуществляющими транспортную деятельность субъектами хозяйствования (транспортными организациями) и потребителями их услуг;
- транспортными организациями (перевозчиками) как одного, так и различных видов транспорта;
- государством и осуществляющими транспортную деятельность субъектами хозяйствования, связанные с государственным управлением транспортом и обеспечением безопасности на нем [5].

Транспортное право основывается на договорных началах осуществления транспортной деятельности. Наряду со специальными правовыми нормами, регулирующими только транспортные отношения, транспортное право содержит значительное количество правовых норм из фундаментальных отраслей права (гражданского, административного, гражданского процессуального и др.).

Так, правовые нормы, определяющие права, обязанности и ответственность сторон по договору перевозки, относятся к гражданскому праву, которое регулирует имущественные отношения и связанные с ними личные неимущественные отношения, а также в предусмотренных законодательством случаях личные неимущественные отношения, не связанные с имущественными отношениями (например, защита чести и достоинства граждан). Согласовывая строительство железнодорожных путей общего пользования, осуществляя осмотр этих путей на предмет соблюдения требований по содержанию их в состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, выполняя другие административные функции, органы железнодорожного транспорта осуществляют распорядительную деятельность, которая является областью административного права (отрасль права, регулирующая общественные отношения, возникающие в процессе исполнительно-распорядительной дея-

тельности государственных органов). Порядок рассмотрения претензий и исков, связанных с осуществлением транспортной деятельности, регулируется нормами гражданского процессуального и хозяйственного процессуального права (отрасли права, устанавливающие порядок рассмотрения и разрешения судами соответствующих дел, исполнения судебных постановлений).

Подсистемами транспортного права являются соответствующие разделы права, относящиеся к отдельным видам транспорта. Поэтому *железнодорожное транспортное право* можно определить как совокупность правовых норм, регулирующих отношения, которые возникают при организации и осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и оказании иных услуг железнодорожным транспортом.

Предметом изучения железнодорожного транспортного права являются вопросы: системы и принципов правового регулирования правоотношений на железнодорожном транспорте; правового положения железнодорожных перевозчиков; источников железнодорожного транспортного права; правового регулирования отношений, связанных с организацией и осуществлением перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и оказанием иных услуг железнодорожным транспортом, с эксплуатацией железнодорожных путей необщего пользования; определения ответственности, предъявления и рассмотрения претензий и исков, возникающих из перевозок железнодорожным транспортом.

На железнодорожном транспорте в соответствии с Законом *перевозчик* – это организация железнодорожного транспорта общего пользования (юридическое лицо или индивидуальный предприниматель), осуществляющая деятельность по перевозкам пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа на основании договора перевозки. Законом определено также понятие *национальный (общесетевой) перевозчик* – перевозчик, осуществляющий деятельность по перевозкам пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования и обеспечивающий реализацию плана формирования поездов на всей инфраструктуре, в том числе по специальным и воинским железнодорожным перевозкам.

В ст. 22 Закона установлено, что национальными (общесетевыми) перевозчиками, которые и выполняют перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, в Республике Беларусь являются Белорусская железная дорога и осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа организации, входящие в ее состав. Кроме национальных (общесетевых) перевозчиков указанные перевозки могут осуществлять и иные перевозчики, не являющиеся юридическими лицами Республики Беларусь и ее гражданами, зарегистрированными в качестве индивидуальных предпринимателей, только на участках инфраструктуры, определяемых Белорусской железной дорогой, когда возможность доступа к услугам инфраструктуры предусмотрена

международными договорами Республики Беларусь, и при условии заключения ими договора об оказании услуг инфраструктуры.

Национальные (общесетевые) перевозчики в Республике Беларусь (Белорусская железная дорога и ее соответствующие организации) по своему правовому статусу являются юридическими лицами. В соответствии со ст. 44 Гражданского Кодекса Республики Беларусь (далее – ГК) [6] *юридическое лицо* – это организация, которая обладает обособленным имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде, получила в установленном порядке статус юридического лица. Исходя из данного определения можно выделить следующие основные признаки юридического лица, присущие национальным (общесетевым) перевозчикам в Республике Беларусь:

1) организационное единство, закрепленное в уставе соответствующего юридического лица, определяющем его структуру и деятельность как самостоятельного целостного образования. В состав организации как юридического лица могут входить различные предприятия и подразделения, подчиненные единому органу управления;

2) наличие обособленного имущества (на праве собственности, хозяйственного ведения или ином законном основании), которое является основой деятельности юридического лица как субъекта гражданского права;

3) обладание самостоятельными правами и обязанностями, т. е. выступление от своего имени при совершении сделок в процессе осуществления хозяйственной деятельности и иных действий, порождающих гражданские права и обязанности, а также при их защите в суде;

4) самостоятельная гражданско-правовая ответственность по своим обязательствам, т. е. юридическое лицо отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим или закрепленным за ним имуществом, на которое по закону может быть обращено взыскание, но не отвечает по обязательствам других юридических лиц, за исключением случаев, предусмотренных законодательными актами;

5) регистрация в качестве юридического лица, т. е. организация должна пройти в установленном порядке государственную регистрацию в качестве юридического лица или быть признана таковым законодательным актом.

Юридическое лицо действует на основании своего устава, который утверждается собственником имущества. В соответствии с Уставом государственного объединения «Белорусская железная дорога» (далее – УБЖД), утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь [7], Белорусская железная дорога является юридическим лицом, имеющим самостоятельный баланс, счета в банках Республики Беларусь и других стран, необходимые реквизиты для осуществления своей деятельности, а также собственную символику. В УБЖД определяются цели, задачи, предмет деятельности, имущество, отчетность и контроль, органы управления Белорусской железной дороги. Так, в качестве предмета деятельности Бело-

русской железной дороги указаны перевозка пассажиров, грузов и багажа и осуществление других транспортных работ и услуг.

Согласно Закону (ст. 11) и УБЖД Белорусская железная дорога является коммерческой организацией. К таким организациям в соответствии со ст. 46 ГК относятся организации, имеющие в качестве основной цели своей деятельности получение прибыли и (или) распределяющие полученную прибыль между участниками. Имущество Белорусской железной дороги (основные фонды и оборотные средства, а также иные ценности) является государственной (республиканской) собственностью и закреплено за ней на праве хозяйственного ведения (в этом случае пределы распоряжения имуществом определяются в зависимости от принадлежности его к движимому или недвижимому). Белорусская железная дорога самостоятельно планирует свою деятельность, распоряжается в установленном порядке прибылью, остающейся после уплаты налогов, сборов (пошлин) и иных обязательных платежей в бюджет.

Белорусская железная дорога подчиняется Министерству транспорта и коммуникаций. Руководство деятельностью Белорусской железной дороги осуществляется Начальником, назначаемым на должность и освобождаемым от должности Президентом Республики Беларусь по предложению Совета Министров Республики Беларусь. Начальник Белорусской железной дороги несет персональную ответственность за выполнение возложенных на Белорусскую железную дорогу задач и функций, устанавливает структуру, штатное расписание Белорусской железной дороги, а также утверждает положения о ее структурных подразделениях. Аппаратом управления Белорусской железной дороги является Управление Белорусской железной дороги, структура и численность работников которого определяются Начальником Белорусской железной дороги [7].

Белорусская железная дорога – объединение государственных юридических лиц. Она осуществляет общее руководство, управление и координацию деятельности, представление интересов входящих в ее состав организаций. Белорусская железная дорога имеет право принимать в соответствии с законодательством решения о создании, реорганизации и ликвидации входящих в ее состав организаций (к ним относятся организации железнодорожного транспорта общего пользования и иные организации). Имущество таких организаций также является государственной собственностью и закреплено за ними на праве хозяйственного ведения или оперативного управления (правомочия собственника по распоряжению переданным на праве оперативного управления имуществом значительно шире, чем на праве хозяйственного ведения, а объем распоряжения этим имуществом тем, кому оно передано, соответственно уже). Юридические лица, входящие в состав Белорусской железной дороги, – отделения Белорусской железной дороги (транспортные республиканские унитарные предприятия), «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги (транспортно-экспедиционное республиканское унитарное предприятие), являющиеся перевозчиками, а также ряд других ее предприятий и учреждений. Все они несут обязанности и пользуются правами юридического лица, рассмотренными выше.

2 ИСТОЧНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

2.1 Источники транспортного права.

Система железнодорожного транспортного законодательства

Содержащиеся в правовых нормах предписания должны быть доступны для восприятия, а следовательно, представлены в определенной форме. Свое внешнее выражение правовые нормы находят в нормативных правовых актах, для характеристики которых используется специальный юридический термин – «источник права», рассматриваемый как способ (форма) закрепления и выражения правовых норм. В этом смысле *под источником права* понимается конкретный нормативный правовой акт, устанавливающий определенные правовые нормы.

В соответствии с Законом Республики Беларусь «О нормативных правовых актах» (далее – Закон о НПА) [8] *«нормативный правовой акт – официальный документ установленной формы, принятый (изданный) нормотворческим органом (должностным лицом) в пределах его компетенции или референдумом с соблюдением предусмотренной законодательством процедуры, который направлен на установление, изменение, официальное толкование, приостановление, возобновление, продление и прекращение действия норм права как общеобязательных правил поведения постоянно или временного характера, рассчитанных на индивидуально неопределенный круг лиц и неоднократное применение»*. Таким образом, упрощенно можно сказать, что если правовая норма устанавливает правило поведения, то нормативный правовой акт – это форма, в которой правило поведения выражается. Причем необходимо отметить, что нормативный правовой акт содержит, как правило, ряд правовых норм, а одна и та же правовая норма может быть выражена как в одном, так и в нескольких нормативных правовых актах (например, норма о размере возмещения перевозчиком ущерба, причиненного при перевозке груза или багажа).

Следует различать два тесно связанных друг с другом, но не тождественных понятия – «право» и «законодательство». Согласно Закону о НПА *законодательство – это система нормативных правовых актов, характеризующаяся их внутренней согласованностью, иерархией и обеспечивающая правовое регулирование общественных отношений*. Следовательно, если

система рассматриваемых в единстве правовых норм (их совокупность) составляет право, то в широком смысле законодательство – совокупность нормативных правовых актов. Соответственно систему нормативных правовых актов, содержащих правовые нормы, регулирующие транспортные отношения, называют *транспортным законодательством*.

Необходимо отметить, что транспортное законодательство имеет определенные присущие ему характерные черты [5]:

1) является одним из наиболее кодифицированных в белорусском законодательстве (на всех видах транспорта действуют транспортные законы, кодексы, уставы, регулирующие соответствующие отношения);

2) отражает особенности договоров, заключаемых транспортными организациями (перевозчиками) с потребителями их услуг (ограниченная ответственность перевозчиков за нарушение договорных обязательств, обязательное предъявление к ним претензий, вытекающих из перевозок грузов и т. д.);

3) наличие большого количества императивных норм, что особенно характерно для действующего на железнодорожном транспорте законодательства (далее – железнодорожное транспортное законодательство);

4) значительное влияние международных транспортных конвенций и соглашений.

Виды нормативных правовых актов в Республике Беларусь указаны в Законе о НПА. Важнейшими из них являются Законы – нормативные правовые акты, закрепляющие принципы и нормы правового регулирования наиболее важных общественных отношений. Основным законом Республики Беларусь является Конституция Республики Беларусь, в которой в законодательном порядке закреплены основы государственного устройства страны, виды собственности на средства производства, определены основные права и обязанности граждан Республики Беларусь и др. Конституция Республики Беларусь имеет высшую юридическую силу по отношению ко всем иным нормативным правовым актам и представляет собой юридическую базу всего законодательства Республики Беларусь.

В Республике Беларусь законопроекты после принятия Палатой представителей и одобрения Советом Республики Национального собрания Республики Беларусь становятся законами, которые обретают юридическую силу после подписания их Президентом Республики Беларусь, если иное не установлено Конституцией Республики Беларусь. Законы могут приниматься в виде кодексов, которые представляют собой системообразующие нормативные правовые акты, обеспечивающие также наиболее полное правовое регулирование определенной сферы общественных отношений [8].

Законы, декреты и указы Президента Республики Беларусь имеют большую юридическую силу по отношению ко всем другим нормативным правовым актам (в том числе постановлениям Совета Министров Республики Беларусь), которые всегда носят подзаконный характер, т. е. принимаются

(издаются) на основании и в строгом соответствии с ними. Нормативные правовые акты принимаются (издаются) нормотворческим органом (должностным лицом) в пределах его компетенции (т. е. предоставленных ему прав), установленной Конституцией Республики Беларусь и иными актами законодательства. При этом нормативный правовой акт, принятый (изданный) вышестоящим органом, является определяющим к нормативному правовому акту нижестоящего органа.

Правильное применение норм транспортного права требует знания пределов действия содержащих их нормативных правовых актов во времени, в пространстве и по кругу лиц. В соответствии с Законом о НПА нормативный правовой акт действует бессрочно, если в его тексте не указано иное. В случае установления временного срока действия в нормативном правовом акте (его структурном элементе) определяется срок такого действия или событие, при наступлении которого нормативный правовой акт утрачивает силу.

По общему правилу нормативный правовой акт не имеет обратной силы, т. е. его действие не распространяется на отношения, возникшие до вступления его в силу, за исключением случаев, когда он смягчает или отменяет ответственность граждан и юридических лиц. Однако нормативный правовой акт, иным образом улучшающий положение граждан и юридических лиц, может иметь обратную силу в случаях, предусмотренных законодательными актами, а также если в самом нормативном правовом акте или в акте о введении его в действие прямо предусматривается, что он распространяет свое действие и на отношения, возникшие до его вступления в силу [8].

Нормативный правовой акт (его структурный элемент), как правило, прекращает свое действие при истечении срока, на который был рассчитан временный акт (его структурный элемент), признании нормативного правового акта (его структурного элемента) утратившим силу или при отмене нормативного правового акта в предусмотренных законодательством случаях.

Согласно ст. 67 Закона о НПА нормативные правовые акты имеют обязательную силу на всей территории Республики Беларусь, если их действие в пространстве не ограничено ими, а нормативные правовые акты местных Советов депутатов, исполнительных и распорядительных органов – на соответствующей территории.

В Республике Беларусь действие по кругу лиц нормативных правовых актов (за исключением установленных законодательством и международными договорами Республики Беларусь случаев) распространяется на граждан, юридические лица и иные организации Республики Беларусь, иностранные юридические лица и иные иностранные организации, на которые распространяется право Республики Беларусь, если иное не предусмотрено этими актами, международными договорами и иными международно-правовыми актами [8].

Система транспортного законодательства, имеющая горизонтальную и вертикальную структуры, представляет собой классификацию актов законодательства, основанную на различных критериях. Для горизонтальной структуры характерны горизонтальные связи между элементами системы транспортного законодательства, обычно производные от сферы законодательного регулирования. Вертикальная структура транспортного законодательства отражает вертикальные, иерархические связи между его элементами, отношения субординации, т. е. в ее основе лежит иерархическое построение его нормативных актов [5]. В качестве подсистем транспортного законодательства можно рассматривать совокупность нормативных правовых актов, регулирующих отношения на отдельных видах транспорта.

Соответственно *железнодорожное транспортное законодательство* – система нормативных правовых актов, содержащих правовые нормы, регулирующие отношения на железнодорожном транспорте. Структуру железнодорожного транспортного законодательства можно представить следующим образом:

1) Гражданский кодекс Республики Беларусь (ГК), содержит важнейшие положения, которые являются общими для всех видов транспорта, в том числе и железнодорожного. Особое значение для регулирования транспортных правоотношений имеют правовые нормы, содержащиеся в главе 40 ГК «Перевозка», регламентирующие ответственность перевозчика за несохранность груза и багажа, понятие договора перевозки груза и пассажира, порядок предъявления претензий и исков и т. д.

Необходимо отметить, что правоотношения на железнодорожном транспорте, возникающие при перевозках в международном сообщении, регулируются международными договорами Республики Беларусь, прежде всего – Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – СМГС) [9] и Соглашением о международном пассажирском сообщении (далее – СМПС) [10];

2) Законы Республики Беларусь и нормативные правовые акты Президента Республики Беларусь, регулирующие отношения в области железнодорожного транспорта. Следует особо выделить в этой части законодательства Законы Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» и «О железнодорожном транспорте»;

3) постановления Совета Министров Республики Беларусь (высшего органа исполнительной власти), регулирующие отношения на железнодорожном транспорте. Важнейшее значение в указанной сфере имеет утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь Устав железнодорожного транспорта общего пользования (УЖТ);

4) нормативные правовые акты межотраслевых министерств и иных республиканских органов государственного управления, регулирующие соответствующую сферу отношений на железнодорожном транспорте. Мини-

стерства и иные республиканские органы государственного управления имеют право принимать нормативные правовые акты в пределах установленной законодательством компетенции. Например, тарифы на перевозку грузов по территории Республики Беларусь утверждены постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли [11];

5) нормативные правовые акты Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее – Минтранс), регулирующие отношения на железнодорожном транспорте. К важнейшим из них следует отнести утвержденные постановлениями Минтранса Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – ППГ) [12], а также Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила перевозок пассажиров) [13], содержащие конкретизирующие правовые нормы применительно к определенной сфере отношений;

6) нормативные документы Белорусской железной дороги, в том числе технические нормативные правовые акты в области технического нормирования и стандартизации.

2.2 Структура и основные положения Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте»

Одним из важнейших нормативных правовых актов, регулирующих отношения в области железнодорожного транспорта, является Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 6 января 1999 г. № 237–З, вступивший в силу с 1 июля 1999 г. и действующий в настоящее время в редакции Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 31.12.2014 г. № 227–З (Закон) [4] с учетом последующих изменений и дополнений. По своей структуре Закон состоит из 7 глав, включающих 40 статей.

Глава 1. «Общие положения» (ст. 1–5) – приведены определения основных терминов, применяемых в Законе, указаны задачи железнодорожного транспорта в Республике Беларусь, его виды, сфера действия Закона, нормативные правовые акты, регулирующие отношения на железнодорожном транспорте.

Так, согласно Закону железнодорожный транспорт (вид транспорта, обеспечивающий перевозки по железнодорожным путям) подразделяется в Республике Беларусь на следующие виды:

1) железнодорожный транспорт общего пользования – вид железнодорожного транспорта, предназначенный для обеспечения потребностей юридических и физических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора и оказания (выполнения) иных услуг (работ), связанных с такими перевозками;

2) железнодорожный транспорт необщего пользования – вид железнодорожного транспорта, предназначенный для обеспечения потребностей юридических и физических лиц в услугах (работах), оказываемых (выполняемых) в местах необщего пользования на договорных условиях или выполнения работ для собственных нужд этих лиц;

3) технологический железнодорожный транспорт организаций – вид железнодорожного транспорта, предназначенный для перемещения имущества по территориям организаций транспортными средствами железнодорожного транспорта, не выходящими на железнодорожные пути общего и необщего пользования, для собственных нужд этих организаций [4].

Соответственно, Закон регулирует отношения на железнодорожном транспорте только общего и необщего пользования.

В качестве основных задач железнодорожного транспорта в Республике Беларусь в Законе указаны своевременное и качественное обеспечение потребности юридических и физических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом, создание условий для развития экономики.

Наряду с Законом нормативными правовыми актами, регулирующими отношения в области железнодорожного транспорта, определены ГК, Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности», нормативные правовые акты Президента Республики Беларусь, иные акты законодательства, международные договоры Республики Беларусь, международные правовые акты Евразийского экономического союза [4].

Глава 2. «Государственное регулирование в области железнодорожного транспорта» (ст. 6–9) – указаны цели государственного регулирования в области железнодорожного транспорта (рассмотрены в п. 1.2 настоящего учебно-методического пособия), полномочия должностных лиц и республиканских органов государственного управления в области железнодорожного транспорта.

Так, в Законе определены полномочия Президента Республики Беларусь, Совета Министров Республики Беларусь, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и других республиканских органов государственного управления, осуществляющих государственное регулирование в области железнодорожного транспорта.

Глава 3. «Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования. Экономические основы деятельности в области железнодорожного транспорта» (ст.10–16) – определен порядок управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования, регламентированы организационно-правовые и экономические основы деятельности Белорусской железной дороги (рассмотрены в п. 1.3 настоящего учебно-методического пособия), указан порядок установления тарифов на услуги и льгот на проезд железнодорожным транспор-

том общего пользования, строительства и передачи объектов инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования.

Так, согласно ст. 10 Закона управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования осуществляется Белорусской железной дорогой в соответствии с законодательством. Она выполняет и функции по управлению объектами государственной собственности железнодорожного транспорта общего пользования. Инфраструктура закреплена за Белорусской железной дорогой и (или) ее организациями на праве хозяйственного ведения.

Тарифы на услуги железнодорожного транспорта общего пользования устанавливаются в соответствии с законодательством и международными договорами Республики Беларусь (при перевозках в международном сообщении). В ст. 12 Закона содержится положение о том, что указанные тарифы должны определяться с учетом необходимости возмещения экономически обоснованных затрат организаций железнодорожного транспорта общего пользования, связанных с оказанием таких услуг, обеспечения развития железнодорожного транспорта общего пользования и получения прибыли. Расходы, обусловленные предоставлением льгот на проезд отдельным категориям граждан, согласно ст. 13 Закона подлежат возмещению организациям железнодорожного транспорта общего пользования за счет средств республиканского бюджета в соответствии с законодательством.

Глава 4. «Общие условия оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования» (ст. 17–25) – указаны виды и правовые основы оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования, порядок организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, виды железнодорожных сообщений, права и обязанности владельца инфраструктуры и порядок доступа к ее услугам, основания для ответственности организаций железнодорожного транспорта общего пользования.

К услугам железнодорожного транспорта общего пользования, которые согласно ст. 17 Закона оказываются на основании заключаемых между организациями железнодорожного транспорта общего пользования и потребителями их услуг договоров (перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа; об оказании услуг инфраструктуры; об оказании иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования), относятся:

- перевозки грузов и связанные с организацией и осуществлением таких перевозок услуги (работы);
- перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и связанные с такими перевозками услуги (работы);
- услуги инфраструктуры.

Как уже отмечалось, перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа в Республике Беларусь осуществляются национальными (общесетевыми) перевозчиками, которыми являются Белорусская железная дорога и осу-

шествующие такие перевозки организации, входящие в ее состав, за исключением случаев, указанных в ст. 22 Закона (см. п. 1.3 настоящего учебно-методического пособия). В рассматриваемой главе определены и основные обязанности перевозчиков (соблюдение требований законодательства, выполнение требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, содержание транспортных средств железнодорожного транспорта, иных принадлежащих перевозчику объектов, необходимых для осуществления перевозок, в надлежащем техническом состоянии и др.).

Доступ перевозчиков и иных потребителей к услугам инфраструктуры предоставляется в пределах ее пропускной способности исходя из технических и технологических возможностей. В соответствии с Законом (ст. 24) услуги инфраструктуры оказываются операторами инфраструктуры, которыми являются Белорусская железная дорога и ее организации, перевозчикам и иным потребителям на основании договоров об оказании услуг инфраструктуры. Однако такой договор не заключается, если перевозчик – владелец или оператор инфраструктуры.

В ст. 25 Закона определено, что организации железнодорожного транспорта общего пользования несут ответственность за нарушение условий договоров и иным основаниям в соответствии с законодательством, а также по соглашению сторон.

Глава 5. «Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Охрана грузов и объектов организаций железнодорожного транспорта общего пользования. Организация работы железнодорожного транспорта в чрезвычайных ситуациях» (ст. 26–32) – указаны основные требования и порядок обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в частности к транспортным средствам, инфраструктуре и железнодорожным путям необщего пользования, зонам повышенной опасности, железнодорожным переездам и пешеходным переходам, установлена ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, определен порядок осуществления охраны грузов и объектов организаций железнодорожного транспорта общего пользования, а также организации работы железнодорожного транспорта в чрезвычайных ситуациях.

Согласно ст. 26 Закона безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта (определение данного термина приведено в ст. 1 Закона) общего пользования и безопасные условия перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа должны обеспечиваться организациями железнодорожного транспорта общего пользования. В свою очередь и на владельцев железнодорожных путей необщего пользования возлагается обязанность по содержанию этих путей в надлежащем состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

За нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в соответствии со ст. 29 Закона виновные лица несут ответственность, предусмотренную законодательством.

Глава 6. «Особенности регулирования трудовых отношений в организациях железнодорожного транспорта общего пользования» (ст. 33–35) – указаны особенности правового регулирования рабочего времени и времени отдыха, дисциплинарной ответственности работников организаций железнодорожного транспорта общего пользования, требования, предъявляемые к ним, а также к работникам других организаций, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой, выполнением строительных работ на железнодорожных путях общего пользования.

Особое внимание уделено требованиям к работникам организаций железнодорожного транспорта общего пользования, непосредственно обеспечивающим перевозочный процесс, определению порядка проведения технического обучения и аттестации работников. Законом предусмотрено также право работников организаций железнодорожного транспорта общего пользования на ношение форменной одежды и знаков различия.

Глава 7. «Иные вопросы организации деятельности в области железнодорожного транспорта» (ст. 36–40) – указаны цели установления в соответствии с законодательством охранных зон, осуществления железнодорожного электроснабжения, порядок прекращения эксплуатации объектов инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, определены язык служебного делопроизводства (белорусский и (или) русский), порядок установления периодичности учета и отчетности работы на железнодорожном транспорте (единое учетно-отчетное время устанавливается Белорусской железной дорогой).

2.3 Структура и основные положения Устава железнодорожного транспорта общего пользования

В Республике Беларусь в соответствии с Законом разработан и действует с 1 января 2000 г. утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196 (в редакции постановления от 10 июля 2015 г. № 586 с учетом последующих изменений и дополнений) Устав железнодорожного транспорта общего пользования (УЖТ) [2], который содержит специальные правовые нормы и является нормативной правовой основой организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом. Он регулирует отношения, возникающие между Белорусской железной дорогой, ее организациями-перевозчиками, иными перевозчиками (имеющими доступ к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования согласно международным договорам Республики Беларусь), потребителями услуг железнодорожного транспорта общего пользования (грузоотправители, грузополучатели, пассажиры и др.), а также определяет порядок организа-

ции перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, основные правила эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования и отношения перевозчиков с организациями других видов транспорта [2]. По своей структуре УЖТ состоит из 6 глав, включающих 145 пунктов.

Глава 1. «Общие положения» (пп. 1–18) – регламентируется действие УЖТ, приведены определения основных терминов, используемых в УЖТ, установлены функции железнодорожного транспорта общего пользования в Республике Беларусь и порядок правового регулирования отдельных видов перевозок, указаны основные требования к железнодорожным станциям, вагонам и контейнерам, предназначенным для перевозок, пассажирским и грузовым железнодорожным терминалам, к работникам организаций железнодорожного транспорта, непосредственно обеспечивающим перевозочный процесс, к работникам других организаций, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой, выполнением строительных работ на железнодорожных путях общего пользования, а также к работникам, ответственным за погрузку, крепление и выгрузку грузов.

В частности, в п. 2 УЖТ определено, что железнодорожный транспорт общего пользования должен обеспечивать во взаимодействии с другими видами транспорта потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта общего пользования, охрану окружающей среды, формирование рынка транспортных работ и услуг.

Глава 2. «Перевозки грузов» (пп. 19–64) – регламентируется порядок организации перевозок грузов, восполнения недогрузов, подготовки грузоотправителем грузов к перевозке, выполнения грузовых операций, определены требования к подаваемым под погрузку вагонам и контейнерам перевозчика, очистке и промывке вагонов, контейнеров после выгрузки, указаны основные положения о порядке расчетов за перевозки грузов, порядок приема грузов перевозчиками от грузоотправителей и выдачи их грузополучателям, исчисления срока доставки груза и организации его хранения, другие важнейшие положения, связанные с организацией и осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Так, в УЖТ регламентирован порядок определения массы грузов в пункте отправления, объявления их ценности, пломбирования вагонов и контейнеров, осуществления переадресовки грузов, уведомления грузополучателя о прибытии груза в его адрес, проверки массы, количества мест и состояния груза в пункте назначения при выдаче перевозчиком, внесения платы за пользование вагонами, контейнерами.

Глава 3. «Железнодорожные пути необщего пользования» (пп. 65–81) – установлена принадлежность железнодорожных путей необщего пользова-

ния, требования к их сооружениям, устройствам и путевому развитию, определен порядок строительства и ввода в постоянную эксплуатацию этих путей, организации осмотра на предмет соблюдения требований по содержанию в надлежащем состоянии, рассмотрен порядок регулирования отношений перевозчиков с владельцами железнодорожных путей необщего пользования, не принадлежащих владельцам инфраструктуры, с грузоотправителями и грузополучателями, в том числе их ответственности перед перевозчиком за использование и повреждение вагонов, контейнеров перевозчика, указан порядок учета времени нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, заключения соответствующих договоров, связанных с эксплуатацией этих путей.

В частности, УЖТ предусмотрено, что регулирование взаимоотношений перевозчика и владельца железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправителя, грузополучателя осуществляется на основании договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов в зависимости от принадлежности самого пути необщего пользования.

Глава 4. «Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта» (пп. 82–84) – указаны нормативные акты, в соответствии с которыми выполняются перевозки в прямом смешанном сообщении, определено, что такие перевозки осуществляются по единому перевозочному документу, составляемому на весь путь следования.

Глава 5. «Организация перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа» (пп. 85–108) – указаны основные обязанности перевозчиков и владельцев инфраструктуры в сфере перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа, виды договоров, заключаемых при организации и осуществлении перевозок пассажиров, их основное содержание, приведена классификация поездов в зависимости от вида сообщения, скорости движения, условий проезда и предоставляемых услуг, определены требования к пассажирским вагонам, вокзалам и другим сооружениям, предназначенным для обслуживания пассажиров, в том числе к информационному обеспечению перевозок на вокзалах, порядок продажи проездных документов (билетов), регламентированы основные положения по приему, перевозке и выдаче багажа и грузобагажа, а также организации перевозки почты железнодорожным транспортом общего пользования.

Так, УЖТ предусмотрено, что при перевозке пассажиров помимо проездного документа (билета) на бумажном носителе может использоваться электронный проездной документ (билет) с представленной в электронно-цифровой форме информацией о перевозке пассажира.

Глава 6. «Ответственность перевозчиков, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и пассажиров. Акты, претензии и иски» (пп. 109–145) – определены основания и размеры ответственности

перевозчиков, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и пассажиров по перевозкам за нарушение обязанностей, установленных законодательством и соглашениями сторон, в том числе за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, несохранность грузов, багажа и грузобагажа, неправильное использование перевозочных средств, условия освобождения от указанной ответственности, приведены основные положения по составлению актов, регламентированы порядок и сроки предъявления к перевозчику претензий и их рассмотрения, подачи исков, вытекающих из перевозок, в суды.

Согласно УЖТ перевозчики, грузоотправители (отправители), грузополучатели (получатели) и пассажиры при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств по перевозке несут ответственность в соответствии с ГК, УЖТ, другими актами законодательства, а также соглашением сторон.

Необходимо отметить, что УЖТ содержит только основные правовые нормы, регламентирующие отношения на железнодорожном транспорте, и не может в полной мере учесть конкретные условия и особенности перевозок. Поэтому в развитие УЖТ разработаны и утверждены в установленном порядке ППГ, Правила перевозок пассажиров и другие нормативные правовые акты, которые являются обязательными как для перевозчиков, так и для пользующихся услугами железнодорожного транспорта лиц [14].

3 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СОГЛАСОВАНИЯ И ВЫПОЛНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

3.1 Правовые нормы, устанавливающие порядок представления заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом

При определении объемов предстоящих перевозок грузов на железнодорожном транспорте важнейшая роль принадлежит нормам транспортного права. Значение правовых норм в этой области состоит в том, что они:

- 1) определяют порядок представления и согласования объемов перевозок;
- 2) регулируют взаимоотношения перевозчиков с грузоотправителями в процессе согласования;
- 3) регламентируют работу по организации выполнения согласованных объемов перевозок грузов, контролю и учету их осуществления;
- 4) устанавливают порядок и правовые последствия отказа и изменения согласованных объемов перевозок [15].

Согласованные сторонами (перевозчиками и грузоотправителями) объемы железнодорожных перевозок грузов являются основополагающими для организации транспортного процесса и служат правовой основой для последующего заключения договоров железнодорожной перевозки грузов.

Организация перевозок грузов железнодорожным транспортом осуществляется *на основе месячных и дополнительных заявок*, представляемых грузоотправителями по определенной форме согласно Правилам приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила приема заявок). Такие заявки представляют собой установленную ППГ форму обращения грузоотправителя к перевозчику с требованием о выделении перевозочных средств. Поданная грузоотправителем и принятая перевозчиком заявка служит основанием возникновения обязательства перевозчика по подаче под погрузку вагонов и контейнеров, а грузоотправителя – по их использованию (загрузке).

С учетом заявок грузоотправителей перевозчики определяют потребность в железнодорожном подвижном составе. При этом Правилами приема заявок [12] установлено, что для транспортировки грузов, которые в соответствии с ППГ не перевозятся в универсальных вагонах, контейнерах, грузоотправители должны располагать специализированными перевозочными средствами (вагонами, контейнерами) грузоотправителей, грузополучателей. Перевозчики могут

предоставлять под погрузку грузоотправителям специализированные вагоны перевозчика при их наличии и имеющейся технической возможности.

Грузоотправителями должна предоставляться *отдельная заявка на перевозку грузов*:

- по каждой железнодорожной станции отправления;
- по каждой номенклатурной группе грузов;
- по признакам отправки: в вагонах (повагонными, групповыми, маршрутными отправками); в контейнерах (контейнерными отправками); мелкими отправками;
- по каждому грузополучателю в международном сообщении;
- по принадлежности железнодорожного подвижного состава (перевозчика или грузоотправителя, грузополучателя);
- по каждому экспедитору по транзитной железной дороге при перевозке грузов в международном сообщении;
- по видам сообщений: во внутривнутриреспубликанском сообщении; в международном сообщении в страны СНГ и Балтии, Грузию (за исключением перевозок через порты); в международном сообщении через порты стран СНГ и Балтии, Грузии (далее – через порты); в международном железнодорожном сообщении через сухопутные пограничные переходы в другие страны, за исключением стран СНГ и Балтии, Грузии (далее – третьи страны).

Перевозки грузов маршрутами организуются на договорных началах на основании заявления, представляемого грузоотправителем перевозчику. К перевозке маршрутами предъявляются удобрения, нефтепродукты, сельскохозяйственные машины, химикаты, автомобили, промышленное сырье, огнеупоры, зерно, сахарная свекла, строительные и другие массовые грузы, причем грузоотправителям предоставляется возможность формировать маршруты как из однородных, так и разнородных грузов.

Дополнительная заявка на предоставление вагонов, контейнеров под погрузку подается грузоотправителем после начала отчетного месяца также по форме ГУ-12. Согласно п. 25 УЖТ предоставление вагонов, контейнеров перевозчика под погрузку по дополнительным заявкам осуществляется за плату в соответствии с [11], что обусловлено возникающими в этих случаях незапланированными затратами перевозчика по регулированию порожних вагонов, контейнеров и нахождению их резерва для реализации таких перевозок. Однако по ходатайствам грузоотправителей перевозчик имеет право при наличии достаточного количества вагонов, контейнеров перевозчика осуществлять их выделение под погрузку по дополнительным заявкам без взимания платы за их предоставление.

Заявки заполняются машинописным, в том числе компьютерным, способом, без помарок. За достоверность внесенных в заявку сведений ответственность несет грузоотправитель. Порядок заполнения соответствующих граф заявки формы ГУ-12 подробно указан в Правилах приема заявок.

Заявка на перевозку грузов представляется грузоотправителем перевозчику в электронном виде (в форме электронного документа) в порядке, установленном договором об электронном обмене документами между ними, и подписывается уполномоченным представителем грузоотправителя электронной цифровой подписью (далее – ЭЦП). Правилами приема заявок установлено, что в случае невозможности представления заявки в электронном виде по соглашению сторон она может быть представлена в бумажном виде (нарочным, по почте), а также посредством электронной связи, по факсу, телетайпу с последующим представлением оригинала заявки. В бумажном виде подписанные грузоотправителем месячные заявки представляются в двух, а дополнительные – в одном экземпляре. Следует отметить, что за обработку заявки на перевозку грузов, поданной грузоотправителем в бумажном виде, взимается плата в соответствии с [11].

Согласно Правилам приема заявок грузоотправитель, предъявляя заявку, должен указать свой исходящий номер и дату ее подачи, а также вид заявки (месячная, дополнительная или изменение заявки).

Месячные заявки на перевозки грузов в зависимости от вида сообщения должны быть представлены грузоотправителями перевозчику для рассмотрения в следующие сроки:

– во внутриреспубликанском сообщении и в международном сообщении в страны СНГ и Балтии, Грузию (за исключением перевозок через порты) – не позднее чем за 12 дней до начала планируемого месяца, не считая дня подачи заявки;

– в международном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны – не позднее чем за 15 дней до начала планируемого месяца, не считая дня подачи заявки.

Дополнительные заявки должны быть представлены грузоотправителями перевозчику на железнодорожную станцию отправления не позднее чем за 10 дней до начала перевозки.

Следует отметить, что при необходимости срочной перевозки грузов по просьбам грузоотправителей перевозчик может при наличии возможности устанавливать сокращенные сроки представления заявок.

Датой представления заявки является дата ее получения. При получении заявки в ней проставляется дата в соответствующей строке или накладывается календарный штампель.

3.2 Правовые нормы, устанавливающие порядок согласования заявок на перевозку грузов и изменения указанных в них сведений

В соответствии с Правилами приема заявок представленные грузоотправителями *месячные заявки* на перевозку грузов перевозчик, в том числе Белорусская железная дорога в отношении перевозок национальными (об-

щесетевыми) перевозчиками, обязан рассмотреть в зависимости от вида сообщения в следующие сроки:

– во внутриреспубликанском сообщении и в международном сообщении в страны СНГ и Балтии, Грузию (за исключением перевозок через порты) – в течение 7 рабочих дней;

– в международном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны – в течение 11 рабочих дней.

Дополнительные заявки на перевозку грузов должны быть рассмотрены в следующие сроки:

– во внутриреспубликанском сообщении перевозчиком – в течение 3 рабочих дней;

– в международном сообщении в страны СНГ и Балтии, Грузию (за исключением перевозок через порты) перевозчиком и Белорусской железной дорогой в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками – в течение 5 рабочих дней;

– в международном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны перевозчиком и Белорусской железной дорогой в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками – в течение 8 рабочих дней.

Особый срок установлен для рассмотрения заявки на перевозку домашних вещей, которая представляется грузоотправителем непосредственно перевозчику на железнодорожную станцию отправления, – в течение 2 дней.

Срок рассмотрения заявки на перевозку грузов исчисляется начиная с даты, следующей за датой ее поступления. Необходимо отметить, что заявки, оформленные с нарушением требований Правил приема заявок, возвращаются грузоотправителю без рассмотрения.

В соответствии с п. 19 УЖТ и Правилами приема заявок перевозчик не имеет права отказать в приеме заявки на перевозку грузов при наличии возможности для их транспортирования. Данное положение обусловлено тем, что перевозчик является организацией железнодорожного транспорта общего пользования, главной особенностью которого является обязанность осуществлять перевозки по обращению любого лица при условии соблюдения им установленных нормативных предписаний. При необоснованном отказе в приеме заявки на перевозку грузов и в последующем заключении договора перевозки для перевозчика могут наступать неблагоприятные последствия в виде понуждения к заключению договора и возмещения убытков, причиненных отказом в его заключении.

О результатах рассмотрения заявки перевозчик обязан уведомить грузоотправителя не позднее чем за 3 дня до заявленного срока перевозки, причем при согласовании заявки в полном объеме такое уведомление может осуществляться через подразделение перевозчика на станции отправления.

При отказе или частичном согласовании заявки грузоотправителю должно быть направлено обоснование причины принятия такого решения. При этом согласно Правилам приема заявок под частичным согласованием понимается согласие перевозчика, а при перевозке в международном сообщении – перевозчиков других государств на выполнение заявки при условии ее частичного обоснованного изменения по объемам перевозимых грузов, по видам подвижного железнодорожного состава, по направлениям перевозки или другим параметрам, указанным в заявке [12].

При перевозке грузов в международном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны перевозчиком, в том числе Белорусской железной дорогой в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками, на основании соответствующего уведомления перевозчиков других государств согласованная заявка может отменяться или в нее могут вноситься изменения с информированием об этом грузоотправителя.

В соответствии с п. 26 УЖТ и Правилами приема заявок изменения в согласованную заявку на перевозку грузов могут быть внесены перевозчиком и на основании письменного обращения грузоотправителя. При этом перевозчик по ходатайствам грузоотправителей за плату может разрешить:

- внутростанционные (в пределах одного тарифного пункта) перевозки грузов в вагонах перевозчика. Такие перевозки являются нерациональными, но в отдельных случаях (большая протяженность территории станции, особенности примыкания железнодорожных путей необщего пользования и др.) при наличии технических и технологических возможностей осуществление этих перевозок разрешается;

- изменение предусмотренной заявкой железнодорожной станции отправления груза;

- замену предусмотренного заявкой одного рода вагонов перевозчика другим, если перевозка данного груза в этом роде вагонов допускается ППГ. При этом не только один вид открытого подвижного состава может заменяться другим (например, полувагоны платформами или наоборот), но и крытый подвижной состав открытым. Основным требованием в подобных случаях является возможность перевозки заявленного груза в планируемом под погрузку роде вагонов согласно ППГ с целью обеспечения сохранности перевозимого груза;

- замену предусмотренного заявкой одного рода груза другим при изменении группы номенклатуры грузов;

- изменение железнодорожной станции назначения груза, указанной в принятой заявке, при изменении железной дороги назначения.

Предоставление под погрузку по инициативе грузоотправителя вагонов перевозчика взамен предусмотренных согласованной заявкой вагонов грузоотправителей, грузополучателей производится на основании дополнительной заявки за соответствующую плату [12].

Следует отметить, что согласно Правилам приема заявок с грузоотправителя не взимается плата за следующие изменения согласованных заявок по его инициативе:

- изменение железнодорожной станции назначения при перевозке груза во внутрисреспубликанском сообщении, а также в международном сообщении, если не изменяется железная дорога назначения;
- замена вагонов перевозчика вагонами грузоотправителей, грузополучателей.

В свою очередь, в соответствии с п. 15 Правил приема заявок и перевозчик имеет право заменять предусмотренный заявкой один род вагонов перевозчика другим, если перевозка соответствующего груза в нем разрешена ППГ. Однако о такой замене перевозчик обязан предупредить грузоотправителя не менее чем за 12 часов до момента подачи вагонов под погрузку.

На основании месячных заявок грузоотправителей и прогнозных показателей погрузки по дополнительным заявкам Белорусской железной дорогой формируются и устанавливаются национальным (общесетевым) перевозчикам (отделениям дороги) месячные планы погрузки грузов, а отделения дороги на их основе определяют месячные планы погрузки для каждой железнодорожной станции.

Для детализации и конкретизации данных принятых заявок на перевозку грузов перевозчик на железнодорожной станции отправления совместно с грузоотправителем уточняет количество необходимых для подачи вагонов, контейнеров по дням, родам (наименованиям) груза, а при перевозке в международном сообщении – и по железным дорогам назначения. При этом кроме выполнения объявленных месячных планов погрузки должны обеспечиваться равномерность и ритмичность погрузки в течение месяца, укрупнение перевозок и выполнение заданий по перевозкам грузов отправительскими маршрутами. Представленный график без учета равномерности погрузки может быть принят перевозчиком только при наличии возможности своевременного обеспечения принятой заявки на перевозку грузов вагонами, контейнерами перевозчика. Для уточнения размеров погрузки по рассмотренным параметрам грузоотправитель (его вышестоящая организация) не менее чем за 3 дня до начала выполнения заявки обязан представить перевозчику на железнодорожную станцию график подачи вагонов, контейнеров (далее – график) на декаду, а по нефти и нефтепродуктам – на половину месяца, по форме ГУ-11, установленной Правилами приема заявок. По просьбам грузоотправителей перевозчик при наличии возможности может устанавливать предоставление графика в сокращенные сроки и на иные периоды. Так, при сумме месячных заявок по одной номенклатуре грузов до 30 вагонов, контейнеров включительно данные о необходимом количестве подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров могут уточняться за 3 дня до начала месяца погрузки в целом за месяц.

График может быть оформлен и представлен перевозчику на железнодорожной станции и в виде электронного документа, подписанного ЭЦП уполномоченного представителя грузоотправителя, при наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем [12].

3.3 Порядок оформления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом

В соответствии с п. 22 УЖТ выполнение месячной и дополнительной заявок грузоотправителя на перевозку грузов контролируется по учетной карточке выполнения заявки на перевозку грузов (далее – учетная карточка), форма и порядок заполнения которой установлены Правилами заполнения учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила заполнения учетной карточки). Учетная карточка является основным юридическим документом для учета выполнения принятой заявки на перевозку грузов, фиксирования допущенных сторонами нарушений, расчетов перевозчиков с грузоотправителями по неустойкам за невыполнение заявки на перевозку грузов и рассмотрения споров в суде.

Учетная карточка формы ГУ-1 или ГУ-1А ведется уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции в одном экземпляре по каждому грузоотправителю отдельно на каждую согласованную заявку с учетом изменений. По просьбе грузоотправителя за плату, определенную по соглашению сторон, ему может быть выдана заверенная копия учетной карточки.

По истечении отчетных суток или суток, установленных для погрузки грузов, учетная карточка должна быть подписана уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции и представителем грузоотправителя (на основании соответствующей доверенности). При несогласии грузоотправителя с указанными в учетной карточке сведениями он подписывает ее с отметкой «С разногласиями» и не позднее 12 часов следующих суток должен представить перевозчику на станции документ, указывающий причины несогласия. Если такой документ не представлен, то учетная карточка считается подписанной без разногласий. При отказе или уклонении грузоотправителя от подписания учетной карточки либо непредставлении документа о причинах разногласий перевозчиком об этом составляется акт общей формы, прикладываемый к учетной карточке.

При наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем учетная карточка и иные документы могут быть составлены в форме электронного документа, который при необходимости распечатывается в виде бумажной копии, заверяемой подписью уполномоченного представителя перевозчика и календарным штампом перевозчика на станции, где выполнена распечатка.

Номенклатуры грузов для учета выполнения заявки в тоннах и вагонах или только в вагонах определены Правилами заполнения учетной карточки. Определение периодичности учета выполнения заявки устанавливается по единому учетно-отчетному времени Белорусской железной дорогой.

- В соответствующих строках заголовка учетной карточки указываются:
- номер учетной карточки (регистрационный номер согласованной заявки) и месяц погрузки, предусмотренный заявкой;
 - наименование железнодорожной станции отправления;
 - наименование номенклатурной группы грузов, предусмотренной в заявке;
 - статическая нагрузка, полученная путем деления указанных в заявке общего количества тонн груза на общее количество вагонов (грузоотправитель определяет в заявке количество вагонов с учетом технических норм их загрузки);
 - принадлежность вагонов, контейнеров;
 - полное наименование грузоотправителя.

Заполнение граф 1–3 учетной карточки производится уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции на основании представленного грузоотправителем графика подачи вагонов, контейнеров. Графа 3 не заполняется при перевозке грузов в контейнерах.

При непредставлении графика грузоотправителем распределение количества вагонов, контейнеров в учетной карточке выполняется уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции исходя из условия обеспечения равномерной (среднесуточной) погрузки по дням декады (половины месяца для нефти и нефтепродуктов). Если в результате нарушения правовых требований в части представления графика грузоотправителем (непредставление или несвоевременная его передача) не осуществлялась подача вагонов, контейнеров перевозчика под погрузку, то это определяется как отказ грузоотправителя от погрузки, о чем делается отметка в графе 7 учетной карточки.

В графе 4 указывается *количество вагонов, контейнеров*, пригодных в техническом и коммерческом отношении для погрузки, *поданных в отчетные сутки грузоотправителю* в соответствии с графиком (отчетными сутками является период с 18 часов 01 минуты предыдущих календарных суток до 18 часов текущих календарных суток). Такими вагонами, контейнерами считаются:

- 1) порожние вагоны, контейнеры, поданные под погрузку в отчетные сутки, с полным сроком на погрузку (могут быть погружены грузоотправителем в данные отчетные сутки исходя из установленной в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами);
- 2) вагоны, контейнеры, оставшиеся не погруженными грузоотправителем в предыдущие отчетные сутки, в том числе с полным и неполным сроком на погрузку;
- 3) груженные вагоны, контейнеры, поданные в порядке сдвоенной операции с полным сроком на выгрузку и последующую погрузку (исходя из

установленной в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути общего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами), а при необходимости – и с учетом времени на перестановку вагонов с фронта выгрузки на фронт погрузки;

4) вагоны, контейнеры, поданные без учета технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами и возможности обеспечения грузоотправителем их погрузки до истечения отчетных суток, но погруженные грузоотправителем до окончания указанных суток;

5) вагоны, контейнеры, поданные по просьбе грузоотправителя в пределах периода действия заявки в счет восполнения недогружа данной заявки.

В количество поданных вагонов или контейнеров не могут включаться вагоны, контейнеры, поданные сверх указанного в графике количества без согласия грузоотправителя и не погруженные им до окончания отчетных суток.

В соответствии с Правилами заполнения учетной карточки в графе 5 указывается количество погруженных на данные отчетные сутки вагонов (контейнеров), а в графе 6 – количество погруженных тонн по грузам, для которых учет выполнения заявки осуществляется в тоннах и вагонах, причем при перевозке грузов в контейнерах эта графа не заполняется.

В графах 2, 4 и 5 в знаменателе указывается количество предусмотренных принятой заявкой на перевозку грузов поданных и погруженных отправительских маршрутов.

В графе 7 учетной карточки указываются коды соответствующих обстоятельств невыполнения заявки согласно Правилам заполнения учетной карточки (зависящие от перевозчика или грузоотправителя либо освобождающие от ответственности за невыполнение принятой заявки) и количество не погруженных вагонов, контейнеров, например:

11 – неподача перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика;

21 – неиспользование поданных вагонов, контейнеров перевозчика;

22 – неподача вагонов перевозчика в связи с непредставлением грузоотправителем графика или представлением его с нарушением срока подачи;

23 – отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика.

Отметка в графу 7 учетной карточки «Отказ от погрузки ... вагонов» вносится на основании письменного заявления грузоотправителя об отказе от погрузки, прилагаемого к учетной карточке, в котором указывается количество вагонов, тонн, от погрузки которых отказывается грузоотправитель, а также периода, на который распространяется этот отказ.

Если в отдельные дни недогруз произошел одновременно по вине перевозчика и грузоотправителя, то в графе 7 кроме причин недогружа указывается отдельно количество вагонов, не погруженных по вине каждой из сторон [12].

Учетная карточка, как отмечалось ранее, должна быть подписана уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции (графа 8) и представителем грузоотправителя (графа 9).

В соответствии с Правилами заполнения учетной карточки результаты выполнения заявки за декаду (половину месяца при перевозке нефти и нефтепродуктов – форма ГУ-1А) указываются в следующем порядке:

в графе 2 – общее количество вагонов, контейнеров, заявленных на декаду (половину месяца);

в графе 3 – общее количество тонн, заявленных на декаду (половину месяца);

в графе 4 – общее количество вагонов, контейнеров, поданных грузоотправителю за декаду (половину месяца);

в графе 5 – общее количество погруженных вагонов, контейнеров за декаду (половину месяца);

в графе 6 – общее количество погруженных тонн за декаду (половину месяца).

При этом аналогично заполнению учетной карточки по отдельным дням декады (половины месяца) в графах 2, 4 и 5 в знаменателе указывается количество предусмотренных заявкой, поданных и погруженных отправительских маршрутов.

3.4 Порядок определения выполнения согласованного объема перевозок грузов железнодорожным транспортом

Согласно п. 7 Правил заполнения учетной карточки выполнение заявки определяется следующим образом:

1) при сумме месячных заявок по одной номенклатуре грузов до 30 вагонов, контейнеров включительно, а также в других случаях, установленных перевозчиком по просьбе грузоотправителя, – по итогам погрузки в целом за месяц;

2) при погрузке нефти и нефтепродуктов – по итогам погрузки в целом за половину месяца;

3) во всех остальных случаях – по итогам погрузки за декаду.

Результаты выполнения заявки по учетной карточке рассчитываются в зависимости от показателя, по которому осуществляется учет. Так, по грузам, учет выполнения заявки для которых производится *в тоннах и вагонах*, ее выполнение за декаду (половину месяца) определяется путем сопоставления сумм заявленного и погруженного количества тонн (графы 3 и 6 учетной карточки). Для грузов, *учет выполнения заявки по которым осуществляется в вагонах или контейнерах*, ее выполнение за декаду (половину месяца) определяется путем сопоставления сумм заявленного и погруженного количества соответственно вагонов либо контейнеров (графы 2 и 5 учетной карточки) [15].

При различии суммарных данных за декаду (половину месяца) по графам соответственно 2 и 5 или 3 и 6 учетной карточки заявка считается не-

выполненной и производится определение количества недогруженных вагонов, контейнеров либо тонн согласно Правилам заполнения учетной карточки.

По грузам, учет выполнения заявки для которых осуществляется *в вагонах (контейнерах)*, количество не погруженных за декаду (половину месяца) вагонов (контейнеров) рассчитывается следующим образом:

1) по вине перевозчика – путем вычитания из суммарного заявленного за декаду (половину месяца) количества вагонов, контейнеров (графа 2 учетной карточки) суммарного количества поданных за рассматриваемый период вагонов, контейнеров (графа 4 учетной карточки). Из полученной разницы вычитается также количество не поданных вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя. К таким обстоятельствам относятся: отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика, неподача вагонов из-за занятости места погрузки вагонов, отсутствие (непредъявление) груза, отсутствие предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя и др. Кроме того, из указанной выше разности вычитается и количество вагонов, неподача которых обусловлена обстоятельствами, освобождающими перевозчика от ответственности за невыполнение заявки в соответствии с законодательством (п. 112 УЖТ и пп. 6, 7, 10 Правил заполнения учетной карточки);

2) по вине грузоотправителя – путем вычитания из суммарного количества поданных перевозчиком вагонов, контейнеров (графа 4 учетной карточки) за декаду (половину месяца) суммарного количества погруженных за этот период вагонов, контейнеров (графа 5 учетной карточки). При этом не поданные по вине грузоотправителя вагоны (отсутствие груза и другие указанные выше обстоятельства, наличие которых фиксируется в графе 7 учетной карточки) также относятся к вине грузоотправителя.

По грузам, учет выполнения заявки для которых осуществляется *в тоннах и вагонах*, количество не погруженных за декаду (половину месяца) тонн рассчитывается следующим образом:

1) по вине перевозчика – путем умножения количества не погруженных за декаду (половину месяца) вследствие этого вагонов (разность количества вагонов, указанных в графах 2 и 4 учетной карточки) на статическую нагрузку, указанную в учетной карточке;

2) по вине грузоотправителя – путем вычитания суммарного количества погруженных за декаду (половину месяца) тонн (графа 6 учетной карточки) из произведения суммарного количества поданных за этот период перевозчиком под погрузку вагонов (графа 4 учетной карточки) на статическую нагрузку.

В обоих случаях, если полученные результаты больше фактического недогруза, предусмотренная п. 110 УЖТ неустойка начисляется за фактический недогруз.

Необходимо отметить, что при наличии обстоятельств, освобождающих грузоотправителя от ответственности за невыполнение заявки в соответствии с законодательством (п. 111 УЖТ и пп. 6, 7, 10 Правил заполнения учетной карточки),

размеры недогруза по вине грузоотправителя уменьшаются на количество не погруженных в связи с этим вагонов, контейнеров, тонн.

При подаче перевозчиком большего количества вагонов, контейнеров на основании письменного согласования с грузоотправителем по сравнению с ранее согласованным все количество поданных вагонов, контейнеров указывается в графе 4 учетной карточки.

Недогруз по заявке в тоннах вследствие невыполнения грузоотправителем статической нагрузки на вагон относится к вине грузоотправителя. В то же время в случае отгрузки грузоотправителем всего заявленного количества тонн груза при использовании меньшего количества вагонов, чем предусмотрено заявкой, в результате уплотненной загрузки вагонов или подачи вагонов большей вместимости для грузов, перевозка которых заявляется и учитывается в тоннах и вагонах, заявка считается выполненной. При этом количество высвобождаемых вагонов определяется путем деления общего количества погруженных тонн груза (графа 6 учетной карточки) на величину статической нагрузки на вагон, а недогруз по вине грузоотправителя уменьшается на количество высвобождаемых им вагонов [12].

Заявка на перевозку грузов также считается выполненной, если при погрузке грузов, перевозка которых заявляется и учитывается в тоннах и вагонах, грузоотправитель отгрузил всё заявленное количество вагонов, а количество недогруженных тонн менее статической нагрузки.

Количество вагонов, контейнеров и тонн, не погруженных за декаду (половину месяца), в том числе по вине перевозчика и грузоотправителя, указываются в соответствующих графах учетной карточки.

Следует отметить, что выполнение заявки в последний день декады, половины месяца и месяца определяется с учетом рассмотренных выше положений по состоянию на 24 часа.

Согласно Правилам заполнения учетной карточки обстоятельства, предусмотренные п. 38 УЖТ, вызвавшие временное прекращение либо ограничение погрузки грузов, препятствующие осуществлению перевозок грузов, обстоятельства, при которых в соответствии с законодательством не допускается производство погрузочно-разгрузочных работ, обстоятельства непреодолимой силы, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования и послужившие причиной невыполнения принятой заявки, должны быть зафиксированы совместным актом, подписанным уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции отправления и руководителем организации-грузоотправителя. Акт и копии соответствующих документов, подтверждающих указанные обстоятельства, прилагаются к учетной карточке. В качестве документов, подтверждающих наличие обстоятельств, не допускающих производство погрузочно-разгрузочных работ, могут служить справка метеостанции или метеослужбы, выписка из паспорта на кран или инструкции по его эксплуатации [12].

При невыполнении месячной заявки в тоннах по грузам, перевозка которых заявляется и учитывается в тоннах и вагонах, при полном использовании заявленного количества вагонов и невыполнении статической нагрузки на вагон перевозчик по просьбе грузоотправителя может дополнительно подать под погрузку вагоны перевозчика в количестве, необходимом для выполнения заявки в тоннах, с взиманием платы за предоставление вагонов.

Результаты подведения итогов выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожная станция должна сообщить грузоотправителю в течение 5 дней после окончания последних суток погрузки, предусмотренных учетной карточкой, а начисление неустойки за невыполнение заявки производится по окончании декады, половины месяца или месяца в целом, в зависимости от периода определения ответственности согласно п. 7 Правил заполнения учетной карточки [12].

Определение ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов осуществляется на основании сведений, указанных в учетной карточке, согласно УЖТ (в п. 110 установлены размеры неустойки в зависимости от показателя, в котором заявлялась и учитывалась перевозка) и ППГ.

В соответствии с п. 23 УЖТ перевозчик должен в случае неподачи по его вине вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения заявки на перевозку грузов выделить дополнительно в течение следующего месяца необходимое их количество по требованию грузоотправителя для *восполнения недогруза* вне зависимости от основной заявки. Таким образом, обязанность перевозчика по восполнению недогруза возникает только при наличии двух условий: 1) нарушение при выполнении заявки на перевозку грузов допущено с его стороны (неподача вагонов, контейнеров перевозчика); 2) подано в установленный срок письменное требование (заявление) грузоотправителя о восполнении недогруза.

Для восполнения таких недогрузов перевозчик на железнодорожной станции отправления не позднее второго числа месяца, следующего за отчетным, направляет в вышестоящее подразделение перевозчика информацию о допущенных по вине перевозчика недогрузах по каждому грузоотправителю, роду груза, странам назначения и предварительно проверенные учетные карточки. В этот же срок при необходимости восполнения недогруза грузоотправитель должен представить перевозчику письменное заявление (произвольной формы) на его восполнение. При этом непредставление такого заявления или подача его с опозданием рассматриваются как отказ грузоотправителя от восполнения недогруза.

Порядок восполнения недогрузов, допущенных по вине перевозчика, по грузам, перевозка которых заявлялась во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении, устанавливается перевозчиком по согласованию с грузоотправителем, а по грузам, перевозка которых заявлялась в междуна-

родном железнодорожном сообщении, – по согласованию с грузоотправителем, перевозчиками других государств, организациями иных видов транспорта [12].

На основании представленного грузоотправителем заявления и учетных карточек перевозчик устанавливает для подразделения перевозчика на железнодорожной станции задание на восполнение недогруза за прошедший месяц. После получения задания перевозчик на железнодорожной станции отправления согласовывает с грузоотправителем порядок восполнения недогруза по дням текущего месяца и оформляет отдельную учетную карточку. Для восполнения недогрузов, также как и для формирования маршрутов и укрупнения перевозок, перевозчик имеет право по согласованию с грузоотправителем увеличить количество подаваемых под погрузку вагонов и контейнеров перевозчика.

Согласно п. 23 УЖТ при нарушении согласованного порядка восполнения недогрузов перевозчик за неподачу вагонов, контейнеров перевозчика и грузоотправитель за непредъявление грузов к перевозке несут ответственность, установленную п. 110 УЖТ.

4 ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

4.1 Договор перевозки груза. Стороны договора перевозки груза железнодорожным транспортом

Договор – это соглашение двух или нескольких лиц (физических, юридических), направленное на достижение определенного результата, устанавливающее и регулирующее их взаимные права и обязанности. Договор представляет собой юридический акт, с наличием которого нормы законодательства не только связывают возникновение взаимных прав и обязанностей сторон, но и изменение уже существующих или их прекращение.

В договорных отношениях различают субъекты, содержание и предмет договора. *Субъектами* договора являются заключающие его стороны, *содержанием* договора – совокупность его условий, т. е. прав и обязанностей, которые стороны принимают на себя, заключая договор, а *предметом* договора – имущество, услуги или иная деятельность, по поводу которых заключается договор.

В соответствии с ГК перевозка грузов, пассажиров и багажа производится по договору перевозки. Подтверждая договорную природу перевозочных отношений, ГК признает договор перевозки единственным правовым основанием выполнения перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Договоры перевозки подразделяются в зависимости [15]:

- от объекта перевозки (груз, пассажир, багаж);
- вида транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской, речной, воздушный);
- вида сообщения (внутриреспубликанское, международное, прямое смешанное);
- сроков действия (длительные и разовые);
- регулирования определенной сферы транспортного процесса (направленные на его организацию – договоры об организации перевозок, и договоры непосредственной перевозки груза, пассажира, багажа), что обусловлено спецификой осуществления перевозок. Договор об организации перевозок предназначен для оформления отношений сторон на первой, организационной, стадии транспортного процесса, когда происходит необходимая подготовка к перемещению, а договор перевозки регламентирует непосредственно сам процесс перевозки.

Договор перевозки груза – это гражданско-правовой договор, содержание которого установлено в главе 40 ГК. Определение договора перевозки груза, приведенное в ст. 739 ГК, применительно к перевозкам грузов железнодорожным транспортом конкретизировано в п. 27 УЖТ. В соответствии с ним *по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется* уплатить за перевозку груза установленную плату. Следует отметить, что пунктами отправления и назначения по такому договору на железнодорожном транспорте являются железнодорожные станции отправления и назначения.

Договор железнодорожной перевозки груза по своему характеру является:

1) *публичным*, предусмотренным ст. 396 и 743 ГК, так как по такому договору перевозчик (организация железнодорожного транспорта общего пользования) должен осуществлять соответствующий вид деятельности (в данном случае перевозку груза) в отношении каждого, кто к нему обратится;

2) *реальным*, так как он считается заключенным с момента фактической передачи груза вместе с перевозочным документом (транспортной железнодорожной накладной) грузоотправителем железнодорожному перевозчику;

3) *возмездным*, так как за выполнение транспортной услуги железнодорожный перевозчик получает вознаграждение (установленную плату за перевозку груза);

4) *взаимным* (двусторонним), так как обе стороны договора принимают на себя определенные обязательства относительно друг друга и имеют соответствующие права (железнодорожный перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на плату за перевозку, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку данного груза);

5) *срочным*, так как его действие определяется сроком исполнения обязательства по перевозке.

Договор железнодорожной перевозки груза представляет собой один из наиболее характерных примеров определенного ограничения принципа свободы договора, предусмотренного ст. 391 ГК. Несмотря на то, что законодательством установлена возможность определения соглашением сторон условий перевозок грузов, обязанностей и ответственности сторон по этим перевозкам, свобода воли сторон действует здесь только в том случае, если ГК, УЖТ, другими актами законодательства не предусмотрено иное (ст. 738 ГК). Обусловлено это, прежде всего, спецификой транспортной сферы, где особое значение имеет четкая организация всех транспортно-технологических процессов, обеспечение условий безопасности и т. д. Данная специфика влияет и в целом на нормы транспортного права, которые по сравнению с другими гражданско-правовыми нормами предоставляют сторонам договора гораздо меньшую свободу [16].

Договоры железнодорожной перевозки груза направлены на реализацию достигнутых ранее между перевозчиками и грузоотправителями соглаше-

ний о предстоящих объемах перевозок (в виде принятых заявок на перевозку грузов).

Договор перевозки груза – самостоятельный вид договора, предметом которого являются транспортные услуги, т. е. услуги по перемещению (перевозке) груза. Основное содержание договора перевозки груза, в том числе железнодорожным транспортом, заключается в принимаемой на себя перевозчиком обязанности доставить груз в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу (грузополучателю).

Сторонами договора железнодорожной перевозки груза являются грузоотправитель и перевозчик. *Грузоотправитель* – это юридическое или физическое лицо, осуществляющее отправление груза (предъявившее груз к перевозке) и указанное в перевозочном документе в качестве грузоотправителя. Необходимо отметить, что отправитель груза и его собственник могут не представлять собой одно и то же лицо, например, когда грузоотправителем является экспедитор, действующий по поручению и за счет клиента (грузовладельца), но осуществляющий отправление груза от своего имени.

Перевозчиком по договору железнодорожной перевозки груза, т. е. субъектом (стороной), обеспечивающим его исполнение, в соответствии со ст. 1 Закона является организация железнодорожного транспорта общего пользования, осуществляющая деятельность по перевозкам грузов на основании договоров перевозки. Следует учитывать, что при перевозке груза в прямом международном железнодорожном сообщении перевозчик, заключающий с отправителем договор перевозки (договорный перевозчик согласно СМГС), является законным представителем всех перевозчиков, участвующих в дальнейшей перевозке, а его полномочия действовать от имени других перевозчиков при заключении договора основываются на соответствующих положениях международных соглашений о перевозке грузов в прямом международном железнодорожном сообщении.

Таким образом, заключая договор перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении с грузоотправителем, договорный перевозчик принимает обязательства по перевозке на всём пути следования не только за себя, но и за всех других перевозчиков, которые будут участвовать в перевозке груза. Каждый последующий перевозчик, принимая груз, вступает тем самым в договор перевозки и принимает на себя обязательства по этому договору, т. е. договорный и последующие перевозчики (участники перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении) несут солидарную ответственность за его выполнение [5].

Участниками договора перевозки груза наряду с железнодорожным перевозчиком могут быть и перевозчики других видов транспорта (при осуществлении перевозки в прямом смешанном грузовом сообщении).

Особый правовой статус имеет грузополучатель – юридическое или физическое лицо, которому по указанию грузоотправителя на основании дого-

вора перевозки (перевозочного документа) должен быть выдан груз в пункте назначения. В качестве грузополучателя может выступать и грузоотправитель, который вместе с железнодорожным перевозчиком становится участником правоотношений, вытекающих из договора железнодорожной перевозки груза. Однако, как правило, получателем груза является не его отправитель, а третье лицо, указанное в железнодорожной накладной и связанное с грузоотправителем любым договором, обуславливающим передачу товара (купли-продажи, поставки и т. д.). В этом случае получатель груза, не являющийся его отправителем, не участвует в заключении договора железнодорожной перевозки груза и не выступает в качестве стороны такого договора, но участвует в перевозочном правоотношении. Таким образом, наряду с перевозчиком и грузоотправителем грузополучатель становится участником правоотношений, вытекающих из договора железнодорожной перевозки груза, так как принимает от перевозчика исполнение договора и в соответствии с УЖТ, другими актами транспортного законодательства приобретает по отношению к перевозчику определенные права (например, требовать выдачи груза) и обременяется обязанностями (например, принять груз и вывезти его со станции назначения) [17].

Договор железнодорожной перевозки груза строго формальный, так как заключается он всегда в прямо предусмотренной законодательством форме. Заключение договора подтверждается составлением транспортной железнодорожной накладной (далее – накладная). Она представляет собой документ, содержащий взаимосогласованную волю сторон (подписывается и грузоотправителем, и перевозчиком) и, следовательно, является формой выражения достигнутого между сторонами соглашения, т. е. договора железнодорожной перевозки груза.

4.2 Правовое значение железнодорожной накладной и юридическое значение содержащихся в ней сведений

Накладная – основной перевозочный документ, который сопровождает груз на всём пути его следования до железнодорожной станции назначения и выдается грузополучателю вместе с грузом. Так как она является формой договора перевозки груза, то этот договор может быть заключен только при условии представления ее грузоотправителем вместе с грузом.

Накладная – это выполняющий функцию транспортного товаросопроводительный документ, который имеет и значение расчетного документа, потому что в ней отражаются расчеты с перевозчиком по провозным платежам при приеме груза к перевозке и при выдаче, а также значение доказательства в отношении факта заключения договора железнодорожной перевозки груза и его содержания. Кроме того, накладная является легитимирующим (определяющим право) документом, так как в некоторых случаях (напри-

мер, при недостатке или повреждении груза) ее представление необходимо при предъявлении претензии к перевозчику [18].

Правовое значение накладной состоит в следующем:

- она является формой договора железнодорожной перевозки груза и удостоверяет существование такого договора;
- она содержит важнейшие условия перевозки определенной партии груза (в размере отправки);
- при недостатке, повреждении или порче груза она обуславливает право на предъявление претензии к перевозчику.

В соответствии с п. 28 УЖТ грузоотправитель при предъявлении груза для перевозки должен представить перевозчику, принимающему груз, на каждую отправку груза для определенного грузополучателя накладную, заполненную и подписанную грузоотправителем.

При перевозке груза во внутривнутриреспубликанском сообщении применяется соответствующий перевозочный документ – накладная внутривнутриреспубликанского сообщения, состоящая из листов: оригинала накладной; дорожной ведомости; корешка дорожной ведомости; квитанции о приеме груза.

При перевозках в международном железнодорожном сообщении для оформления договора перевозки используется накладная соответствующего международного соглашения. Так, в международном сообщении со странами СНГ, Балтии, Грузией и другими государствами – участниками СМГС грузы перевозятся по накладной СМГС, которая состоит из шести пронумерованных листов (оригинал накладной; дорожная ведомость; лист выдачи груза; дубликат накладной; лист приема груза; лист уведомления о прибытии груза) и необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости.

Как отмечалось ранее, *оригинал накладной* рассматривается как форма договора перевозки груза железнодорожным транспортом, отражает важнейшие условия перевозки и выдается грузополучателю на станции назначения вместе с грузом при перевозке, оформленной накладной на бумажном носителе.

Дорожная ведомость является внутренним транспортным документом, содержащим основные данные из оригинала накладной (сведения о перевозимом грузе, отправителе, получателе и др.), при грузоперевозке оформленной накладной на бумажном носителе, следует вместе с грузом до станции назначения и остается у перевозчика, выдающего груз получателю. В дорожной ведомости отражается весь путь следования груза до выдачи его грузополучателю, который расписывается в дорожной ведомости о получении груза. Дорожная ведомость является также основным учетным документом взаимных расчетов между договорным и последующими перевозчиками при следовании грузов в международном сообщении и для расчетов с грузополучателями при выдаче грузов. Расписка (в том числе ЭЦП) грузополучателя в дорожной ведомости (электронной дорожной ведомости) о получении груза фиксирует момент документального оформления выдачи груза (исполнения договора перевозки) перевозчиком.

Квитанция о приеме груза (дубликат накладной) не заменяет оригинал накладной, но имеет и *самостоятельное правовое значение*:

- является подтверждением наличия договора железнодорожной перевозки груза для грузоотправителя;
- дает право грузоотправителю требовать в необходимых случаях выполнения перевозчиком переадресовки груза (изменения грузополучателя и (или) пункта назначения);
- служит распиской перевозчика в приеме груза, подтверждая факт передачи ему груза для транспортировки;
- при утрате груза обуславливает право на предъявление требования к перевозчику о возмещении стоимости груза [19].

Выдача перевозчиком грузоотправителю квитанции о приеме груза подтверждается его распиской (в том числе ЭЦП) в соответствующей графе корешка (электронного корешка) дорожной ведомости. В квитанции о приеме груза (дубликате накладной) проставляется календарный штамп перевозчика, принявшего груз к перевозке, который определяет момент наступления ответственности перевозчика по договору перевозки груза, а также разграничивает по времени права и обязанности продавца и покупателя по договору купли-продажи (поставки) товара и имеет свое доказательственное значение – определяет момент перехода права собственности у приобретателя по договору в соответствии со ст. 224–225 ГК [17]. При оформлении перевозки груза с использованием электронной накладной дата оформления приема груза к перевозке вносится в электронную накладную.

При грузоперевозке, оформленной накладной на бумажном носителе, *корешок дорожной ведомости* при перевозках во внутривнутриреспубликанском сообщении (*лист приема груза* накладной СМГС в международном сообщении) остается у перевозчика, принявшего груз к перевозке, и служит для расчетов с грузоотправителями за перевозку принятых к перевозке грузов, осуществления контроля за качеством оформления перевозочных документов, составления статистической отчетности. *Лист выдачи груза* накладной СМГС сопровождает отправку до станции назначения и остается у перевозчика, выдающего груз получателю, а *лист уведомления о прибытии груза* выдается получателю на станции назначения вместе с оригиналом накладной и грузом.

При осуществлении железнодорожных перевозок грузов в Европе действует Конвенция о международных железнодорожных перевозках (далее – КОТИФ) от 9 мая 1980 г. с последующими изменениями, которой пересмотрены Бернские соглашения (конвенции). Одно из приложений КОТИФ – приложение В (далее – ЦИМ) – содержит условия перевозок грузов. Эти перевозки оформляются *накладной ЦИМ*, которая также состоит из шести пронумерованных листов:

- 1-й – оригинал накладной;
- 2-й – дорожная ведомость;
- 3-й – лист уведомления о прибытии груза/таможни;

- 4-й – лист выдачи груза;
- 5-й – дубликат накладной;
- 6-й – лист уведомления об отправке груза.

Необходимо отметить, что при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении, регулируемых различными правовыми системами (СМГС и ЦИМ), в качестве альтернативы классической системы перевозок с переоформлением накладной СМГС на накладную ЦИМ или накладной ЦИМ на накладную СМГС в месте переправки может использоваться накладная ЦИМ/СМГС, оформляемая в соответствии с приложением 6 к СМГС – Руководство по накладной ЦИМ/СМГС.

Форма накладных и других перевозочных документов, порядок их заполнения при перевозке груза во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении установлен Правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила заполнения перевозочных документов). При этом согласно п. 28 УЖТ накладная должна быть оформлена в виде электронного документа (электронной накладной). Порядок обмена электронными документами между перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем определяется соответствующим договором. Оформление накладной на бумажном носителе допускается только в случаях, предусмотренных ППГ. При перевозке груза в прямом международном железнодорожном сообщении со странами СНГ, Балтии, Грузией и другими государствами – участниками СМГС форма накладной и порядок ее заполнения установлен СМГС (приложение 1 к СМГС (Правила перевозок грузов), раздел 2 – Накладная), причем накладная может оформляться как в бумажном, так и в электронном виде.

Грузоотправитель должен указать в накладной подробные сведения о себе, грузополучателе, грузе и др. (точное и полное наименование отправителя и получателя, их почтовый адрес, наименование груза согласно применяемой номенклатуре грузов, количество мест, масса груза (при ее определении отправителем), наименование станции и дороги назначения и т. д.).

Сведения в накладную при оформлении ее на бумажном носителе должны вноситься грузоотправителем в соответствующие графы машинописным, в том числе компьютерным способом, а отдельные сведения могут указываться в виде штампов, причем никакие подчистки, помарки и исправления в накладной не допускаются. Однако только часть граф, заполняемых грузоотправителем, является обязательной для указания необходимых данных, а другая часть не обязательна для заполнения (например, графа «Особые заявления и отметки отправителя»). Некоторые графы накладной (о размере взысканной в пункте отправления провозной платы, расстоянии перевозки и т. п.) заполняет перевозчик.

Следует отметить, что в случаях невыполнения грузоотправителем надлежащим образом требований установленного порядка заполнения накладной, перевозчик обязан отказать в приеме такой накладной. Особое

значение имеет внесение в накладную данных о наименовании груза, получателя, станции и дороги назначения, так как неполнота или отсутствие этих сведений может привести к признанию договора железнодорожной перевозки груза недействительным [18].

Юридическое значение сведений в накладной состоит в том, что грузоотправитель несет ответственность за достоверность внесенных в накладную сведений, а также за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных им в накладной (п. 31 УЖТ). Данное положение обусловлено рядом факторов. Так, достоверность указанных грузоотправителем в накладной сведений является объективно необходимым условием для выполнения перевозчиком обязательств по договору перевозки в части обеспечения сохранности доставляемого груза. Важное значение имеет наличие достоверных сведений о грузе в накладной и для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, так как правильность совершения необходимых действий работниками перевозчика определяется данными сведениями. Кроме того, в зависимости от наименования и количества предъявленного к перевозке груза рассчитываются провозные платежи [17].

Ответственность за допущенные грузоотправителем при заполнении накладной нарушения в зависимости от их характера установлена различной. Так, имущественная ответственность в форме неустойки наступает за сам факт нарушения – указание недостоверных сведений (например, за неуказание в накладной особых мер предосторожности, неправильное указание наименования, свойств или качества груза предусмотрена неустойка в размере, установленном п. 120 УЖТ) независимо от наличия или отсутствия неблагоприятных последствий (убытков) для перевозчика. В других случаях рассматриваемых нарушений неустойка не взыскивается, но предусмотрена имущественная ответственность в форме возмещения убытков, вызванных этим нарушением. Недостоверность или неполнота указанных в накладной грузоотправителем сведений может являться обстоятельством, свидетельствующим об отсутствии вины перевозчика в несохранности перевозимого груза (п. 113 УЖТ).

Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной, в том числе производить выборочную проверку массы груза (контрольную перевеску), что предусмотрено УЖТ (п. 31) и СМГС (ст. 23). Необходимо отметить, что проверку правильности внесенных грузоотправителем в накладную сведений перевозчик может осуществлять и после приема груза к перевозке, причем наиболее часто контролируется достоверность указания в накладной количества и массы груза. Данное положение обусловлено тем, что перевозчик не всегда имеет возможность проверки сведений накладной в момент заключения договора железнодорожной перевозки груза (прием груза с железнодорожного пути

необщего пользования; наличие упаковки, принимаемых к перевозке грузов, что затрудняет определение внутреннего содержания таких грузовых мест, и др.), поэтому ему и предоставлено право проверять их и после заключения договора перевозки.

Указанные грузоотправителем в накладной сведения заверяются им надлежащим образом (соответствующей подписью) и считаются достоверными для перевозчика до их фактической проверки. Согласно ППГ при вскрытии вагона, контейнера для осуществления перевозчиком на основании п. 31 УЖТ проверки правильности указанных грузоотправителем в накладной сведений, в том числе выборочной проверки массы груза, должен присутствовать представитель грузоотправителя, в обязанности которого входит по окончании проверки пломбирование вагона, контейнера. О результатах такой проверки составляется акт общей формы с участием представителя грузоотправителя. Обнаруженные в результате проверки несоответствия должны быть устранены грузоотправителем, который несет ответственность за выявленные нарушения и их последствия (задержка вагонов, контейнеров, дополнительная маневровая работа, взвешивание, хранение груза и др.).

Предоставление перевозчику права проведения выборочных проверок не устанавливает его обязанность в их фактическом проведении и не освобождает грузоотправителей от ответственности за отсутствие, недостоверность, неточность или недостаточность необходимых сведений, вносимых ими в накладную. Перевозчик самостоятельно решает когда, в каком объеме и применительно к каким грузоотправителям осуществлять указанные проверки [17]. Поэтому на перевозчика не может быть возложена ответственность за недостачу груза, масса которого определена грузоотправителем, только на основании того, что перевозчик не произвел его контрольную перевеску. Ответственность перевозчика возникает только в том случае, когда недостача произошла по его вине.

При обнаружении несоответствия сведений, указанных в накладной грузоотправителем, фактическим данным сведения, внесенные в накладную, должны быть изменены – грузоотправитель обязан заполнить новый бланк накладной (п. 8 Правил заполнения перевозочных документов). Выявленные при контрольной перевеске недогрузки и перегрузы вагонов должны быть устранены грузоотправителем.

При предъявлении груза к перевозке грузоотправитель должен предоставить также вместе с накладной все необходимые сопроводительные документы (сертификат, спецификация и др.), предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами, требуемые для выполнения таможенных, санитарных, карантинных процедур на всём пути следования груза.

Достаточность сопроводительных документов определяет грузоотправитель, который также несет ответственность за правильность их оформления и достоверность указанных в них сведений. Перечень прилагаемых к

накладной сопроводительных документов, наименования которых указываются грузоотправителем в соответствующей графе накладной, определяется ППГ, СМГС и другими нормативными актами. Перевозчик контролирует фактическое наличие приложенных документов в соответствии с приведенным в накладной грузоотправителем перечнем, но не обязан (хотя и имеет право) проверять их достаточность и правильность оформления. Если необходимые документы не приложены к накладной, то перевозчик обязан отказать в приеме груза к перевозке.

Так как обязанность по надлежащему оформлению сопроводительных документов и их представлению вместе в накладной возложена на грузоотправителя, то он несет ответственность перед перевозчиком за допущенные нарушения (отсутствие необходимых, неправильное или недостаточное оформление сопроводительных документов), которые вызывают задержку перевозки или выдачи груза. В этом случае в соответствии с п. 29 УЖТ за всё время задержки вследствие указанных нарушений на железнодорожных путях общего пользования взимается плата за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плата за нахождение на этих путях вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя, а также плата за хранение груза.

4.3 Основные обязательства сторон по договору перевозки груза железнодорожным транспортом

Срок исполнения договора перевозки, определяемый в основном сроком доставки груза, является обязательным условием договора железнодорожной перевозки груза. Поэтому важнейшие обязанности перевозчика, основанные на договоре перевозки груза, заключаются в обеспечении сохранности груза и доставке его в течение определенного срока, устанавливаемого транспортным законодательством. Обязанность по доставке груза в срок (п. 50 УЖТ) конкретизируется в зависимости особенностей выполнения операций с грузом, от расстояния перевозки, вида отправки и нормы суточного пробега.

Сроки доставки грузов железнодорожным транспортом устанавливаются, как правило, не соглашением сторон, а в нормативном порядке. Определение сроков доставки производится в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила исчисления сроков доставки), согласно которым нормативный срок доставки груза перевозчиком состоит из времени:

- на перевозку (непосредственную транспортировку) груза, рассчитываемого в зависимости от вида отправки, расстояния перевозки;
- операции, связанные с отправлением и прибытием груза (прием груза к отправлению, накопление, сортировка, отправление и др.);

– выполнение дополнительных операций в пути следования, включая время на различные задержки, произошедшие по причинам, не зависящим от перевозчика.

Так как срок доставки груза зависит от операций (задержек) в пути следования, которые могут быть неизвестны при приеме груза к перевозке, то окончательно нормативный срок доставки исчисляется только после завершения перевозки. Однако этот срок, определенный при приеме груза к перевозке, учитывается при приеме к перевозке скоропортящихся грузов вследствие того, что при превышении этого срока над сроком транспортability, указанным в сертификате качества или удостоверении о качестве груза, скоропортящийся груз не должен приниматься к перевозке.

Нормативные сроки доставки грузов, определяемые в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки, являются предельными (максимальными), и их превышение означает нарушение договора перевозки груза перевозчиком, что, в свою очередь, может послужить основанием для возложения на него ответственности за порчу груза, обусловленную просрочкой в его доставке. Следует отметить, что перевозчик имеет право исполнить договор перевозки ранее установленного нормативного срока, и грузополучатель не имеет права отказаться от получения груза при доставке его раньше срока.

Исчисление срока доставки начинается с 24 часов дня приема груза к перевозке. Согласно Правилам исчисления сроков доставки при приеме груза к перевозке ранее дня, назначенного днем погрузки (с предварительным хранением до отправления), срок доставки исчисляется с 24 часов дня, в который груз должен быть погружен, о чем в накладной перевозчик обязан сделать соответствующую отметку.

В соответствии с п. 50 УЖТ и п. 6 Правил исчисления сроков доставки груз считается доставленным в срок, если:

- груз прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение грузополучателя, о чем перевозчик уведомляет грузополучателя;
- груз на железнодорожной станции назначения выгружен перевозчиком или вагон, контейнер с грузом подан грузополучателю под выгрузку до истечения установленного срока доставки;
- груз прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения срока доставки и не может быть передан в распоряжение грузополучателя из-за задержки подачи вагонов, контейнеров вследствие занятости места выгрузки по причинам, не зависящим от перевозчика, невнесения причитающихся ему платежей или другим причинам, не зависящим от перевозчика, о чем должен быть составлен акт общей формы.

Время выгрузки груза перевозчиком или подачи под выгрузку средствами грузополучателя указывается в соответствующей графе оригинала накладной и дорожной ведомости путем проставления календарного штемпеля перевозчика на железнодорожной станции назначения (п. 61 Правил

заполнения перевозочных документов). Аналогичные сведения вносятся в электронную накладную.

В соответствии с договором перевозки грузоотправитель обязан уплатить за перевозку груза установленную плату, причем до приема груза к перевозке на железнодорожной станции отправления (п. 60 УЖТ). При этом несвоевременное внесение провозных платежей за предыдущую перевозку груза является основанием для отказа перевозчика в приеме груза к перевозке до погашения соответствующей задолженности грузоотправителем. Окончательные расчеты, связанные с перевозкой, согласно УЖТ производятся грузополучателем на железнодорожной станции назначения до выдачи груза.

По договоренности между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем) может быть установлен иной порядок расчетов (п. 60 УЖТ).

Транспортным законодательством предусмотрена возможность изменения договора железнодорожной перевозки груза. Такое изменение железнодорожной станции назначения груза и (или) грузополучателя (переадресовка груза) может быть произведено перевозчиком по заявлению грузоотправителя, грузополучателя. В соответствии с п. 52 УЖТ перевозчиком может быть выполнена и переадресовка порожнего вагона грузоотправителя, грузополучателя по заявлению грузоотправителя или владельца вагона.

Выполнение переадресовки грузов связано с определенными материальными затратами перевозчика, поэтому грузоотправитель (грузополучатель) должен компенсировать их путем внесения платы, установленной тарифами. Порядок переадресовки грузов определен Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте общего пользования во внутриреспубликанском сообщении и ст. 25 СМГС в международном сообщении.

Переадресовка грузов может производиться на железнодорожной станции назначения или в пути следования по заявлению грузоотправителя либо грузополучателя. Однако право распоряжения грузом ограничивается для грузоотправителя моментом выдачи груза грузополучателю. Поэтому согласно п. 52 УЖТ распоряжение грузоотправителя о переадресовке выполняется перевозчиком только в том случае, когда груз еще не выдан грузополучателю (не произошло оформление выдачи по документам и (или) фактическая выдача груза).

Перевозчик, выполнивший изменение договора перевозки (переадресовку груза) по заявлению грузоотправителя, грузополучателя надлежащим образом в соответствии с нормативными правовыми актами, не несет ответственности за последствия такого изменения [17].

Согласно договору железнодорожной перевозки груз не только должен быть доставлен перевозчиком на железнодорожную станцию назначения, но и выдан уполномоченному на получение груза лицу, указанному в накладной (грузополучателю). Выдачей груза считается передача его на станции назначения из ведения перевозчика в ведение грузополучателя. Таким образом, выдача груза указанному в накладной грузополучателю представляет собой завершающий этап исполнения договора железнодорожной перевозки груза со стороны перевозчика.

Выдача груза, прибывшего во внутриреспубликанском сообщении, производится согласно Правилам выдачи грузов на железнодорожном транспорте общего пользования (далее – Правила выдачи), а при перевозке в международном сообщении – в соответствии с СМГС (ст. 26).

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в его адрес не позднее 12.00 следующего дня (п. 51 УЖТ). При оформлении выдачи груза грузополучателю выдается оригинал накладной под роспись в дорожной ведомости, причем при перевозках железнодорожным транспортом моменты фактической выдачи груза и документального оформления выдачи, как правило, не совпадают, что обусловлено особенностями работы железнодорожного транспорта (массовый характер перевозок, необходимость ускорения выгрузки вагонов, потребность обеспечения соответствующих условий для раскредитования перевозочных документов и др.).

В обязанности перевозчика входит проверка массы, количества мест и состояния груза при выдаче при наличии обстоятельств, указанных в п. 57 УЖТ. Данное положение обусловлено тем, что в этих случаях имеются признаки, свидетельствующие о возможных нарушениях условий перевозки груза, которые могут привести к его несохранности, либо перевозчик имеет непосредственный доступ к грузу, осуществляя погрузку или выгрузку.

Перевозчик должен хранить грузы бесплатно на станции назначения в течение 24 часов, а после истечения этого времени – за плату (п. 54 УЖТ). При этом указанная плата взимается за хранение не только грузов, выгруженных и находящихся в местах общего пользования, но и грузов в вагонах и контейнерах на железнодорожной станции назначения. Длительность предельных сроков хранения на станции зависит от свойств груза и установлена Правилами хранения грузов в местах общего пользования железнодорожных станций (далее – Правила хранения).

В соответствии с УЖТ и договором перевозки на грузополучателя, производившего выгрузку, возлагаются обязанности по очистке вагонов, контейнеров от остатков груза, удалению средств предохранения и упаковки груза, средств его крепления, не являющихся принадлежностью вагона и др., а в необходимых случаях – по промывке и дезинфекции перевозочных средств (п. 45 УЖТ).

Важнейшей обязанностью грузополучателя по договору железнодорожной перевозки груза является прием от перевозчика доставленного груза. Необходимо отметить, что согласно п. 55 УЖТ грузополучатель должен принять прибывший в его адрес груз независимо от наличия определенных правовых оснований (например, по договору поставки) или их отсутствия (в этом случае грузополучатель обязан принять груз на ответственное хранение). Однако при перевозке груза в международном железнодорожном сообщении в соответствии со ст. 26 СМГС получатель имеет право отказаться от приема груза, но только тогда, когда качество груза по вине перевозчика изменилось настолько, что груз невозможно полностью или частично использовать по первоначальному назначению.

5 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ ПРИ ПРИЕМЕ ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ

5.1 Правовые нормы, устанавливающие обязанности перевозчиков по подаче вагонов и контейнеров под погрузку

При приеме грузов к перевозке между перевозчиками и грузоотправителями возникает комплекс отношений, регулируемых нормами транспортно-го законодательства. Важнейшей обязанностью перевозчика, в соответствии с принятыми месячными и дополнительными заявками на перевозку грузов, уточняющими их графиками подачи вагонов, является подача необходимого количества вагонов, контейнеров для выполнения согласованного объема перевозок, а обязанностью грузоотправителя – предъявление груза в полном объеме и создание надлежащих условий для исполнения перевозчиком его обязанности по приему груза к транспортировке. Требования к подаваемым перевозочным средствам установлены п. 40 УЖТ, согласно которому *перевозчик должен подавать под погрузку вагоны, контейнеры перевозчика:*

- исправные в техническом отношении;
- годные для перевозки конкретного груза;
- очищенные от остатков грузов и мусора, со снятыми реквизитами крепления;
- промытые и продезинфицированные в случаях, определенных ППГ.

Под исправностью подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров перевозчика *в техническом отношении (технической исправностью)* понимается их соответствие требованиям Правил технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь (далее – ПТЭ), другим техническим нормативным правовым актам. Техническая исправность вагонов, контейнеров перевозчика, обеспечивающая безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, определяется перевозчиком.

Под коммерческой исправностью понимается такое состояние вагонов, контейнеров, которое обеспечивает сохранность перевозимых грузов. Так, технически исправный подвижной состав, пригодный для перевозки одного рода груза (например, хоппер для перевозки сыпучих грузов), не может быть использован для перевозок грузов другого рода (жидких и др.). Одним из требований УЖТ является также пригодность подаваемых под погрузку

вагонов, контейнеров для перевозки определенного груза (конкретной его партии). Указанная пригодность исправных вагонов, контейнеров называется их пригодностью для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении и означает такую техническую и коммерческую исправность вагонов, контейнеров, от которой зависит обеспечение при перевозке сохранности именно данного груза с учетом его конкретных свойств (например, отсутствие постороннего запаха при перевозке продовольственных товаров). Если исправность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров перевозчика в техническом отношении во всех случаях должна обеспечиваться перевозчиком, то в соответствии с п. 40 УЖТ обязанность по определению пригодности для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении возлагается следующим образом:

- вагонов – на грузоотправителей, если погрузка производится ими, или на перевозчиков, если погрузка производится перевозчиком;
- контейнеров, специализированных вагонов – на грузоотправителей.

Таким образом, пригодность для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретного груза, отсутствие внутри вагонов, контейнеров постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, за исключением последствий атмосферных осадков в открытых вагонах, а также особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров, влияющие на состояние грузов при их погрузке, выгрузке и перевозке) определяется в зависимости от того, кем (грузоотправителем или перевозчиком) осуществляется погрузка, а контейнеров и специализированных вагонов – всегда грузоотправителем, так как он выполняет их погрузку. Данное положение обусловлено двумя основными факторами:

1) особенности конкретных грузов лучше всего известны грузоотправителям, поэтому именно они и могут наиболее правильно оценить пригодность поданных вагонов, контейнеров для перевозки данных грузов;

2) погрузка на местах необщего пользования может производиться грузоотправителем в вагоны и контейнеры, высвобождаемые после выгрузки (в порядке выполнения сдвоенных операций), а следовательно, перевозчик определяет техническую пригодность под погрузку первоначально груженых вагонов и контейнеров на основании результатов их наружного осмотра перед подачей под выгрузку и данных о прибывшем грузе [15].

Согласно п. 6 Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила приема) в случае, если в соответствии с требованиями актов законодательства, заключенных контрактов или договоров на поставку товаров пригодность вагонов, контейнеров в коммерческом отношении для перевозки отдельных категорий грузов должна удостоверяться определенным документом, это подтверждение во всех случаях обеспечивается грузоотправителем за свой счет.

В случаях, когда поданный под погрузку вагон или контейнер перевозчика по своему техническому или коммерческому состоянию не обеспечивает сохранность груза при перевозке, грузоотправитель имеет право отказать от погрузки груза в такой вагон, контейнер. В соответствии с п. 6 Правил приема вагоны, признанные непригодными, из числа поданных вагонов исключаются, и плата за их подачу и уборку, пользование не взимается, причем взамен таких вагонов, контейнеров перевозчик должен подать исправные, пригодные для перевозки данного груза вагоны, контейнеры. Факт подачи непригодных вагонов, контейнеров перевозчика удостоверяется актом общей формы, который подписывается представителями перевозчика и грузоотправителя. Поэтому при погрузке груза средствами грузоотправителя ответственность за последствия (убытки), возникшие по причине погрузки в неисправный вагон, контейнер перевозчика или непригодный для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении (неочищенный, с присутствием постороннего запаха и т. п.), должна возлагаться на грузоотправителя. Однако эта ответственность на грузоотправителя может быть возложена только при наличии недостатков вагона, контейнера, носящих явный характер, т. е. таких, которые могли быть обнаружены грузоотправителем при обычном осмотре перевозочных средств перед погрузкой (без применения технических средств), и не может быть возложена, когда неисправность вагона, контейнера имела скрытый характер или возникла при перевозке груза [17].

В соответствии с УЖТ (п. 40) и ППГ предусмотрены и дополнительные условия определения пригодности под погрузку перевозочных средств. Так, перевозчик обязан подавать под налив цистерны и бункерные полувагоны, соответствующие роду наливаемого продукта. Однако определение соответствия поданных под налив цистерн роду груза согласно ППГ возлагается на грузоотправителя. На грузоотправителя возлагается и ответственность за проверку герметичности котла цистерны, технической исправности ее арматуры и универсальных сливных приборов перед наливом.

Особое значение для обеспечения сохранности грузов имеет надлежащая подготовка вагонов и контейнеров для перевозок отдельных видов грузов, обязанности по выполнению которой возлагаются как на перевозчика, так и на грузоотправителя. Например, УЖТ (п. 40) устанавливает, что подготовка цистерн и бункерных полувагонов под налив независимо от их принадлежности производится грузоотправителями. Такая подготовка согласно Правилам приема может осуществляться при наличии возможности и перевозчиком по договорам с грузоотправителями за их счет.

Перед погрузкой определенных грузов (ковры, меха, трикотаж, лен и др.) сторона, осуществляющая погрузку (перевозчик или грузоотправитель), обязана обеспечить выполнение требований по подготовке вагонов, контейнеров в противопожарном отношении (в частности, тщательно осмотреть вагон, контейнер как снаружи, так и при закрытых дверях изнут-

ри, заделать обнаруженные зазоры, щели и неплотности). При перевозке сыпучих грузов и грузов, подверженных воздействию атмосферных осадков, должны быть уплотнены все конструкционные щели и неплотности.

Необходимо отметить, что УЖТ (п. 40) допускается подача под погрузку перевозчиком с согласия грузоотправителя неочищенных вагонов перевозчика. В этом случае по требованию грузоотправителя перевозчик должен внести ему плату в размере 2 базовых величин за универсальный вагон и 3 базовых величин за специализированный вагон, а грузоотправитель, в свою очередь, обязан выполнить очистку этих вагонов. На основании соглашения сторон грузоотправителю предоставляется и необходимое время на очистку, которое не включается в оплачиваемое время пользования такими вагонами. При этом, если грузоотправитель не выполнит указанное выше обязательство по их очистке, он будет нести ответственность за порчу груза, происшедшую вследствие его погрузки в неочищенные вагоны. Подача перевозчиком под погрузку грузоотправителю с его согласия неочищенных вагонов перевозчика удостоверяется актом общей формы.

5.2 Правовые нормы, устанавливающие обязанности грузоотправителей по подготовке грузов к перевозке

Выполнение требований по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте, нормативных сроков доставки и сохранности грузов, эффективности работы перевозчиков в значительной мере зависит от надлежащей подготовки груза к перевозке. Поэтому основные обязанности грузоотправителя в этой сфере установлены УЖТ и ППГ.

Согласно п. 35 УЖТ *грузоотправитель должен до предъявления к перевозке подготовить груз таким образом, чтобы обеспечивались:*

- транспортабельность груза;
- безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
- качество перевозимой продукции;
- сохранность груза, вагонов и контейнеров;
- пожарная и экологическая безопасность при перевозке.

Таким образом, в соответствии с транспортным законодательством на грузоотправителя возлагается ряд обязанностей, касающихся подготовки груза к перевозке. Так, он должен заблаговременно подсортировать груз, затарить и упаковать его, подгруппировать по грузополучателям, замаркировать грузовые места, при необходимости произвести пакетирование грузов и др. В соответствии с транспортным законодательством при погрузке мелких штучных грузов грузоотправитель обязан объединить мелкие места в более крупные путем увязки их в связки или упаковки в соответствующую тару.

Особое значение при подготовке грузов к перевозке имеет применение в необходимых случаях надлежащей тары (упаковки) для обеспечения их со-

хранности. Согласно п. 35 УЖТ и п. 8 Правил приема грузы, нуждающиеся в таре для предохранения их от утраты, недостачи, повреждения или порчи, обеспечения сохранности вагонов, контейнеров или других грузов и безопасности при транспортировании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре (упаковке).

Данное положение обусловлено тем, что перевозчик имеет право требовать передачи ему груза в таком состоянии, чтобы груз мог выдержать транспортировку железнодорожным транспортом и прибыть на станцию назначения в целостности и сохранности. Это право обусловлено тем, что перевозчик несет ответственность за сохранность перевозимого груза с момента его приема к перевозке и до момента выдачи.

Требования к применяемой грузоотправителем таре (упаковке) грузов, качеству перевозимой продукции должны учитывать все факторы, влияющие на груз и тару (упаковку) в процессе доставки груза (при перевозке, перегрузке, складировании на всём пути от грузоотправителя до грузополучателя). Обязанность упаковать и подготовить груз к перевозке возлагается транспортным законодательством на грузоотправителя, так как именно он лучше всех знает свойства груза и, следовательно, может выбрать соответствующую тару и произвести упаковку груза [15].

Тара (упаковка) должна быть прочной и надежно предохранять груз от возникающих в процессе его доставки статических (давление верхнего груза) и динамических нагрузок (горизонтальные и вертикальные толчки и колебания при выполнении маневровых операций, проследовании кривых и стрелочных переводов, перегрузки кранами и др.), а также климатических воздействий (дождь, ветер, солнце, мороз и др.).

Согласно п. 8 Правил приема перевозчик имеет право проверить соответствие тары (упаковки) грузов указанным выше требованиям. На основании результатов наружного осмотра тары (упаковки) груза перевозчик имеет право отказать в приеме груза к перевозке, если грузоотправитель не устранит выявленные перевозчиком недостатки, которые могут вызвать несохранность груза и повреждение транспортных средств.

В случае приема к перевозке груза с указанными недостатками тары (упаковки), перевозчик будет наряду с грузоотправителем нести ответственность за несохранность груза, вызванную такими недостатками тары (упаковки) явного характера (т.е. теми, которые могли быть обнаружены при обычном внешнем осмотре). Однако перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что несохранность груза вызвана недостатками тары (упаковки), которые не могли быть замечены в ходе наружного ее осмотра при приеме груза к перевозке, или грузоотправитель использовал тару, не соответствующую свойствам груза, при отсутствии следов повреждения тары (упаковки) в пути (п. 113 УЖТ). Данное положение вызвано тем, что перевозчик при приеме груза к перевозке по наружному осмотру не

во всех случаях имеет возможность проверить надлежащее применение тары и упаковки грузоотправителем (прием груза в исправном вагоне с пломбами, запорно-пломбировочными устройствами (далее – ЗПУ) грузоотправителя, погруженного им на железнодорожном пути необщего пользования; невозможность установить удовлетворительность внутренней упаковки, например, коробок, находящихся в ящиках; скрытые и конструкционные недостатки наружной тары (упаковки) и др.).

Повышению эффективности работы перевозчиков при выполнении грузовых операций способствует требование УЖТ (п. 35) и Правил приема (п. 8) к грузоотправителям о том, что подлежащие хранению в крытых складах сыпучие грузы (зерно, комбикорм, соль и др.), отправляемые на железнодорожные станции назначения с выгрузкой перевозчиком в местах общего пользования, должны предъявляться к перевозке только в затаренном виде.

Соответствующие требования к подготовке предъявляемого к перевозке груза касаются не только грузов, перевозимых в таре, упаковке. Так, подготовка насыпных грузов к транспортировке должна предотвращать их самовозгорание, смерзание, слеживание и комкование.

Предъявляемые к перевозке грузоотправителем тарные и штучные грузы должны иметь транспортную маркировку, а при необходимости – знаки опасности. Маркировка груза позволяет установить его принадлежность определенному грузовладельцу при выполнении погрузочно-разгрузочных работ, сортировке в пути следования и выдаче, обеспечить доставку груза по назначению при утрате перевозочных документов, а также соблюдение необходимых мер предосторожности при доставке груза.

Транспортная маркировка состоит из манипуляционных знаков (изображений, указывающих на способы обращения с грузом), основных, дополнительных и информационных надписей.

Согласно п. 11 Правил приема *основные надписи*, наносимые на грузовые места, должны содержать: полное или сокращенное наименование грузополучателя; полное наименование железнодорожной станции назначения и сокращенное наименование железной дороги; количество грузовых мест в отправке (знаменатель) и порядковый номер места внутри отправки (числитель).

Дополнительные надписи на грузовых местах (п. 12 Правил приема) должны содержать: полное или сокращенное наименование грузоотправителя; наименование пункта отправления с указанием железнодорожной станции отправления и перевозчика; железнодорожную маркировку (числитель – порядковый номер по книге приема грузов к отправлению и через тире – число мест в отправке, знаменатель – код железнодорожной станции отправления), наносимую на каждом грузовом месте при перевозке грузов мелкими отправками:

– перевозчиком – при приеме грузов к перевозке в местах общего пользования;

– грузоотправителем до предъявления груза к перевозке – при погрузке грузов в местах необщего пользования.

Информационные надписи содержат: массу брутто и нетто грузового места в килограммах (возможно указание вместо массы нетто количества изделий в штуках, а также не следует наносить эти данные, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию); габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина, высота или диаметр и высота), которые указываются, если хотя бы один из габаритных размеров превышает 1 м при перевозке груза на открытом подвижном составе и 1,2 м – в крытом вагоне.

При перевозке однородных грузов повагонными отправлениями Правилами приема допускается наносить основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто и нетто) не на все грузовые места, но не менее чем на четыре, которые размещаются определенным образом: по два места у каждой двери маркировкой наружу в крытых вагонах; по два места в верхнем ярусе погрузки у каждого продольного борта платформы или полувагона маркировкой наружу на открытом подвижном составе (места с маркировкой, если погрузка произведена в уровень с бортами или ниже их уровня, укладываются маркировкой вверх). При перевозках грузов в универсальных контейнерах разрешается не наносить основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто и нетто), а Правилами перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов в транспортных пакетах установлены особенности нанесения надписей на сформированные из грузов транспортные пакеты.

В соответствии с СМГС при перевозке груза в бесперегрузочном сообщении на открытом подвижном составе в тех случаях, когда невозможно визуально определить количество мест в погруженном вагоне и возможно изъять отдельные места груза без нарушения крепления, на груз должна быть нанесена отправителем предохранительная маркировка. Она выполняется таким образом, чтобы при изъятии любого места груза было видно ее повреждение.

Особое значение для обеспечения сохранности при доставке имеет надлежащая подготовка скоропортящихся грузов. В соответствии с Правилами перевозок скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила перевозок скоропортящихся грузов) в каждой единице транспортной упаковки должны находиться скоропортящиеся грузы одной партии, одного наименования и термического состояния, одной даты выработки и срока годности. Грузоотправитель обязан приложить к накладной удостоверение о качестве скоропортящегося груза, фитосанитарный сертификат, ветеринарный документ и другие сопроводительные документы, предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами. Качество предъявляемых к перевозке овощей, фруктов и других скоропортящихся грузов должно соответствовать требованию обеспечения их сохранности в течение всего процесса перевозки.

5.3 Обязанности сторон по содержанию погрузочно-разгрузочных пунктов и выполнению грузовых операций

В соответствии с п. 39 УЖТ погрузка грузов в вагоны и автомобили, а также выгрузка из них производятся:

– перевозчиком по договорам с грузоотправителями и грузополучателями – в местах общего пользования, имеющих необходимые устройства и механизмы, за исключением опасных, скоропортящихся, негабаритных и других грузов, указанных в ППГ, погрузка и выгрузка которых не обязательна для перевозчика (грузы, перевозимые в крытых вагонах, масса одного места которых превышает 0,5 тонны; грузы, перевозимые наливом, насыпью и навалом; грузы, перевозимые в специализированном подвижном составе; грузы, перевозимые в сопровождении проводников грузоотправителей, грузополучателей; сырые продукты животного происхождения);

– грузоотправителями и грузополучателями – в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если погрузка и выгрузка грузов не обязательна для перевозчика.

Таким образом, обязанности по выполнению погрузочно-разгрузочных работ в зависимости от места их производства и рода груза возлагаются либо на перевозчика, либо на грузоотправителя (погрузка в вагоны), грузополучателя (выгрузка из вагонов). В тех случаях, когда погрузка является обязанностью грузоотправителя, груз принимается к перевозке, т. е. заключается договор перевозки, после погрузки, а следовательно, обязанность по погрузке возникает у грузоотправителя на основании заявки на перевозку грузов. В случаях, когда обязанность по погрузке возлагается на перевозчика, она реализуется после приема груза к перевозке и возникает соответственно из договора железнодорожной перевозки груза.

В соответствующей графе накладной должно быть отмечено, кем произведена погрузка в вагон (перевозчиком или грузоотправителем), причем при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении согласно ст. 19 СМГС, если в накладной отсутствуют сведения о том, кем погружен груз, то считается, что его погрузка осуществлена грузоотправителем.

Обязанность выполнения погрузочно-разгрузочных работ в местах общего пользования перевозчиком обусловлена наличием необходимых для этого устройств и механизмов, а исключение из перечня грузов опасных, скоропортящихся, негабаритных и других связано с особенностями их погрузки-выгрузки и работы мест общего пользования (необходимость выполнения специальных требований по охране окружающей среды, пожарной безопасности, ветеринарного контроля и т. д.; производство операций с разнообразными по свойствам грузами при условии необходимости обеспечения их сохранности и др.). Грузоотправители (грузополучатели) имеют право производить погрузку (выгрузку) грузов в местах общего пользования своими силами и средствами.

При выполнении погрузочно-разгрузочных работ грузоотправителями, грузополучателями (в том числе при осуществлении грузовых операций по соответствующим договорам с ними другими организациями) на них возлагаются обязанности по выбору надлежащего способа и метода выполнения погрузочно-разгрузочных работ, используемых устройств и механизмов, пригодности мест складирования грузов для обеспечения экологических требований, санитарно-эпидемиологических норм, безопасности и сохранности иных грузов, перевозочных средств и др. [17].

При наличии соответствующих возможностей перевозчики по договорам с грузоотправителями, грузополучателями могут принимать на себя выполнение погрузочно-разгрузочных работ в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования с грузами, погрузка (выгрузка) которых для них не обязательна. При этом обязанность по погрузке (выгрузке) согласно УЖТ по прежнему возлагается на грузоотправителя (грузополучателя). Следовательно, грузоотправитель обязан обеспечить соблюдение при погрузке требований ППГ, им определяется пригодность вагонов, контейнеров для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении, груз следует за пломбами (ЗПУ) грузоотправителя и т. д.

Следует отметить, что погрузочно-разгрузочные работы согласно ст. 745 ГК должны осуществляться перевозчиком на договорной основе с отправителем (получателем) груза. Поэтому во всех случаях выполнения погрузки, выгрузки перевозчиками (независимо от обязательности их выполнения) в соответствии с п. 39 УЖТ они взимают с грузоотправителей, грузополучателей плату за погрузку, выгрузку, установленную в соответствии с законодательством.

Погрузка, размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах должны обеспечивать безопасность движения поездов и эксплуатации железнодорожного транспорта, возможность механизации погрузочно-разгрузочных работ, сохранность грузов, вагонов, контейнеров. В соответствии с п. 41 УЖТ погрузка грузов в вагоны и контейнеры должна производиться исходя из установленных технических норм их загрузки (определяются Белорусской железной дорогой из условий обеспечения максимального использования грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров и сохранности грузов), но не выше грузоподъемности согласно трафарету, указанному на вагоне, контейнере. Грузы, для которых технические нормы загрузки не установлены, по требованию перевозчика загружаются до полного использования вместимости вагона, контейнера, но не более их грузоподъемности (при ее превышении грузоотправитель обязан выгрузить излишек груза).

Важнейшее значение для рационального использования грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров имеет надлежащее размещение и крепление в них грузов. Размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах осуществляется в соответствии с СМГС (приложение 3 к СМГС – Технические условия размещения и крепления грузов), другими международными договорами, Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов

на железных дорогах государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, законодательством Республики Беларусь, в том числе техническими нормативными правовыми актами. Размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах должны производиться с учетом различных факторов, воздействующих на груз в процессе его перевозки, включая выполняемую маневровую работу. При размещении груза следует учитывать его габариты и требования равномерного распределения нагрузки его массы по площади пола вагона, контейнера. В соответствии с п. 16 Правил приема погрузка в вагоны, контейнеры грузов, на упаковке которых имеются манипуляционные знаки и предупредительные надписи, должна осуществляться с соблюдением требований этих знаков и надписей.

Грузы в контейнерах должны быть уложены грузоотправителем так, чтобы исключалась возможность их перемещения внутри контейнера при перевозке, нагрузка на пол и давление на стенки контейнера были равномерными, двери контейнера свободно открывались и закрывались, а сосредоточенная нагрузка на пол контейнера от загруженных мест груза не превышала установленную ППГ.

Ответственность за правильность погрузки, размещения и крепления груза в вагоне, контейнере несет грузоотправитель или перевозчик в зависимости от того, кем производилась погрузка (на кого возлагалась эта обязанность).

Для осуществления погрузки, размещения, крепления и перевозки грузов необходимы различные приспособления, материалы и оборудование. Они требуются для перемещения груза в вагон, контейнер (настилы, стропы, поддоны и др.), крепления груза (бруски, стойки, растяжки, обвязки, подкладки и др.), перевозки (дверные заграждения, турникеты и др.). Согласно п. 42 УЖТ определено, что всё необходимое для указанных выше целей оборудование, приспособления и материалы должны предоставляться грузоотправителями независимо от того, кем производится погрузка. Приспособления, материалы и оборудование устанавливаются грузоотправителем или перевозчиком в зависимости от того, кем осуществляется погрузка. При выгрузке соответственно снятие установленного оборудования, приспособлений и материалов производится грузополучателем либо перевозчиком также в зависимости от того, кто выполняет эту грузовую операцию.

Сведения об установленных приспособлениях, оборудовании и материалах грузоотправитель должен указать на оборотной стороне оригинала накладной в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов в графе «Особые заявления и отметки отправителя». В дальнейшем независимо от того, кем (грузополучателем или перевозчиком) производилась выгрузка, указанные в накладной оборудование, приспособления и материалы, принадлежащие грузоотправителю, выдаются на железнодорожной станции назначения грузополучателю вместе с грузом (п. 42 УЖТ).

5.4 Правовые нормы, регламентирующие определение массы грузов, и объявление их ценности

Важную часть договора перевозки составляет указание в перевозочных документах массы груза, так как она устанавливает количество груза, переданное для доставки перевозчику и, следовательно, которое должно быть выдано грузополучателю. В соответствии с массой груза определяется также провозная плата. Указание массы груза в накладной является, таким образом, необходимым условием для заключения договора железнодорожной перевозки груза. Кроме того, установление массы груза требуется для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности перевозимого груза, контроля использования грузоподъемности вагонов и контейнеров.

В зависимости от рода и свойств грузов в накладной согласно п. 47 УЖТ должна быть указана масса (грузы, перевозимые навалом, насыпью, наливом и в контейнерах) или масса и количество мест (тарные и штучные грузы). При этом масса тарных и штучных грузов определяется до предъявления их к перевозке с указанием на каждом грузовом месте массы брутто и нетто.

Если к перевозке предъявляются грузовые места стандартной массы, то в соответствии с п. 18 Правил приема не обязательно указание массы на каждом грузовом месте, за исключением случаев, когда предусмотрено обязательное указание массы брутто и нетто на стандартных местах (в оригинале накладной в графе «Способ определения массы» проставляется также стандартная масса брутто и нетто одного грузового места).

Устранение излишней перевески тарных и штучных грузов приводит к экономии средств, обеспечивает лучшую сохранность тары и упаковки, следовательно, и самих грузов, а также исключает влияние погрешности весов. Поэтому общая масса тарных и штучных грузов всегда определяется путем подсчета стандартной массы грузовых мест при способе «по стандарту» (суммарная масса груза нетто рассчитывается умножением количества мест на массу брутто одного грузового места) или массы, указанной на трафарете при способе «по трафарету» (суммарная масса груза определяется суммированием массы, указанной на каждом грузовом месте согласно трафарету).

Помимо определения общей массы в вагоне, контейнере груза, предъявляемого к перевозке по одной накладной, *путем взвешивания* (на вагонных, товарных, автомобильных весах) или подсчетом массы *по стандарту* либо *по трафарету* возможно определение массы некоторых грузов *посредством обмера* или *расчетным путем*. Однако применение указанных дополнительных способов определения массы грузов согласно УЖТ и Правилам приема не допускается без согласования с перевозчиком, если их погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может привести к превышению грузоподъемности (перегрузу) вагонов, контейнеров [15].

В соответствии с п. 48 УЖТ *определение массы грузов производится* перевозчиком или грузоотправителем в зависимости от того, кем из них производится погрузка грузов в местах общего и необщего пользования.

При этом определение массы груза по стандарту, по трафарету, расчетным путем, по обмеру, а также груза, перевозимого в контейнере, во всех случаях (независимо от места погрузки и от того, кем она выполняется) осуществляется грузоотправителем. Сведения о массе груза указываются в накладной перевозчиком или грузоотправителем в зависимости от того, кем она определена. Следует отметить, что при предъявлении грузов для перевозки в оригинале накладной грузоотправитель должен указать и предельную погрешность измерения массы в графе «Способ определения массы». Однако при определении массы груза по стандарту, по трафарету и посредством обмера предельная погрешность измерений не указывается.

В соответствии с п. 25 Правил приема способ определения массы груза и то, кем она была определена (грузоотправителем или перевозчиком), указывается в соответствующих графах оригинала накладной. При определении массы груза по стандарту дополнительно указывается масса одного места. Количество мест грузов, предъявляемых к перевозке, во всех случаях определяет грузоотправитель.

Согласно п. 47 УЖТ грузы, перевозимые навалом, насыпью и наливом, а также грузы, взвешивание которых на товарных весах невозможно, взвешиваются на вагонных весах. При отсутствии у грузоотправителя соответствующих весов (вагонных, товарных и др.) перевозчик за плату может предоставить ему свои весы при их наличии.

Для ряда грузов Правилами приема четко установлены возможные способы определения массы. Так, масса грузов, перевозимых наливом в цистернах, определяется путем взвешивания или расчетным путем замера высоты налива и определения объема налитого отправителем груза на основе применения таблиц калибровки железнодорожных цистерн. Грузоотправитель должен указать в накладной под наименованием груза высоту налива, температуру и плотность груза в цистерне. Расчетным путем или взвешиванием на вагонных весах определяется грузоотправителем и масса грузов, перевозимых в бункерных полувагонах.

Взвешивание вагонов на вагонных весах может производиться в движении или с остановкой вагонов (с расцепкой их либо без расцепки). В соответствии с п. 21 Правил приема с остановкой и расцепкой вагонов всегда взвешиваются:

- перевозимые насыпью зерновые, хлебные грузы, семена масличных и бобовых культур, комбикорма и отруби;
- перевозимые наливом в цистернах пищевые грузы (кроме этилового спирта);
- перевозимые навалом картофель, овощи, бахчевые культуры, непакетированные цветные металлы и лом цветных металлов.

Взвешивание на вагонных весах других грузов может осуществляться с остановкой вагонов без их расцепки или в движении (только на вагонных весах, предназначенных для этого способа взвешивания), причем согласно Правилам приема взвешивание в движении цистерн с жидкими грузами допускается лишь при условии одновременного нахождения всех колес цистерны на грузоприемном устройстве, т.е. повагонно.

Масса мяса, мясопродуктов, других скоропортящихся грузов, перевозимых навалом в рефрижераторных вагонах, определяется грузоотправителем на товарных весах.

При предъявлении к перевозке лесных грузов, дров, пиломатериалов в пакетах, штабелях в накладной помимо массы груза должно быть указано количество пакетов, штабелей.

Масса тары вагона, контейнера принимается в соответствии с Правилами приема согласно графариету на вагоне, контейнере. Однако при наличии вагонных весов у грузоотправителей допускается определять массу тары вагона путем взвешивания с указанием фактической массы тары вагона в графе накладной «Тара вагона пров.».

При взвешивании грузов на вагонных весах грузоотправитель в необходимых случаях должен производить дозировку груза (догрузку или частичную выгрузку), организовав дозирочную площадку у вагонных весов и соответствующим образом ее оснатив.

Согласно п. 24 Правил приема масса съемных оборудования и материалов для утепления вагона, реквизитов крепления, упаковки входит в массу груза. Масса несъемных оборудования, материалов для утепления вагона, включается в тару вагона на основании данных его технического паспорта.

Следует отметить, что во всех случаях, когда масса груза определяется грузоотправителем, перевозчик может проверить ее правильность. Причем определение массы груза одной из сторон по договору перевозки (перевозчиком или грузоотправителем) не определяет автоматически ее ответственность за недостачу груза, так как она устанавливается в соответствии с общими правилами, регулирующими ответственность за несохранность груза (п. 113 УЖТ). Эти правила не ставят ответственность перевозчика в зависимости от того, кем определена масса груза – им или грузоотправителем.

При перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении национальным законодательством страны отправления определяется обязанность перевозчика или отправителя производить погрузку груза в вагон. Определение массы и количества мест сдаваемого к перевозке груза в вагоне осуществляется согласно СМГС отправителем, если иное не предусмотрено национальным законодательством страны отправления груза. При этом отправитель должен указать в накладной количество мест груза во всех случаях, за исключением:

- а) грузов, перевозимых в вагоне навалом, насыпью, наливом;

б) груза в таре, упаковке или штучного груза, перевозимых на открытом подвижном составе или в контейнерах открытого типа, если общее количество мест превышает 100.

В соответствии с СМГС (приложение 1 к СМГС (Правила перевозок грузов), раздел 1 – Прием грузов к перевозке) общая масса погруженного в вагон груза в зависимости от рода груза и технической возможности определяется взвешиванием или расчетным путем, включающим определение массы груза одним из следующих способов:

- по трафарету, т. е. суммированием массы груза брутто, указанной в маркировке каждого грузового места;
- стандарту, т. е. умножением стандартной массы одного грузового места на их количество;
- обмеру, т. е. умножением вычисленного на основании измерений объема погруженного груза на его объемную массу;
- замеру высоты налива (для этилового спирта – высоты недолива) с определением объема налитого груза по таблицам калибровки цистерн с учетом температуры и плотности груза;
- с использованием счетчиков или других верифицированных средств измерения.

Следует отметить, что согласно СМГС грузы в таре, упаковке или штучные грузы, масса которых указана на каждом грузовом месте, а также грузовые места одинаковой стандартной массы при приеме к перевозке не взвешиваются.

В соответствии с п. 37 УЖТ перевозчик может принимать к перевозке грузы с объявленной грузоотправителем ценностью, причем объявленная ценность не должна превышать стоимости груза, которая определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или неуказании цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Практическое значение объявления ценности состоит в том, что грузополучатель (грузоотправитель) при несохранной перевозке освобождается от обязанности доказывать стоимость груза, так как в соответствии с законодательством размер возмещения ущерба в этом случае определяется объявленной ценностью груза.

Правилами перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов с объявленной ценностью (далее – Правила перевозок с объявленной ценностью) установлен *перечень грузов, ценность которых должна быть объявлена грузоотправителем* при предъявлении их к перевозке:

- а) драгоценные металлы, камни и изделия из них;
- б) ценные меха и изделия из них;
- в) музейные и антикварные ценности, предметы искусства, картины, статуи и другие художественные изделия;

г) домашние вещи, перевозимые без сопровождения (разрешается принимать к перевозке домашние вещи без объявления ценности при условии, что грузоотправитель в соответствующей графе оригинала накладной делает отметку «Без объявления ценности» и заверит ее своей подписью).

Правилами перевозок с объявленной ценностью установлен и *перечень грузов, объявление ценности которых не разрешается*. К ним относятся следующие предъявляемые к перевозке грузы:

- а) на открытом подвижном составе;
- б) навалом, насыпью, наливом;
- в) в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей;
- г) в вагонах и контейнерах, опломбированных грузоотправителями.

Объявление ценности всех других грузов, предъявляемых к перевозке, допускается по желанию грузоотправителя.

Необходимо отметить, что согласно СМГС (ст. 17) объявление ценности отправителем может производиться для любого груза по согласованию между перевозчиком и отправителем, за исключением предъявляемого к перевозке вагона, не принадлежащего перевозчику, как транспортного средства (объявление ценности такого вагона не допускается).

За объявление ценности груза с отправителя взимается плата (при перевозке во внутриреспубликанском сообщении в размере 1 % от объявленной ценности груза).

При предъявлении к перевозке груза с объявленной ценностью грузоотправитель должен вместе с накладной представить перевозчику опись грузов с объявленной ценностью по предусмотренной Правилами перевозок с объявленной ценностью форме в трех экземплярах (первый экземпляр остается у перевозчика, второй – у грузоотправителя, третий экземпляр закрепляется на видном месте внутри вагона, контейнера или при перевозке грузов мелкой отправкой вкладывается в одно из грузовых мест). Аналогичное положение согласно СМГС действует только при перевозке с объявленной ценностью домашних вещей, когда их опись составляется в четырех экземплярах (четвертый экземпляр прикладывается к накладной и следует вместе с ней до станции назначения).

В соответствии с Правилами перевозок с объявленной ценностью при перевозке груза с использованием электронной накладной опись может составляться в форме электронного документа при наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем.

При приеме груза, предъявляемого к перевозке, перевозчик имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза его стоимости. Для проведения проверки грузоотправитель по требованию перевозчика обязан предъявить документы, подтверждающие стоимость груза, а при необходимости вскрыть груз для осмотра и проверки ценности в случае возникновения предположений о завышении грузоотправителем ценности груза при ее объявлении.

5.5 Правовые нормы, регламентирующие пломбирование перевозочных средств и сопровождение грузов в пути

Для обеспечения сохранности грузов и установления ответственности за нарушение целостности грузовых отправок при их доставке транспортным законодательством предусмотрена обязанность пломбирования перевозочных средств. Согласно п. 49 УЖТ пломбами или ЗПУ должны быть опломбированы загруженные крытые вагоны (в том числе специализированные), цистерны и контейнеры. Обязанность по пломбированию крытых вагонов и цистерн возлагается на перевозчика или грузоотправителя в зависимости от того, чьими средствами выполнена погрузка. Загруженные контейнеры должны быть опломбированы грузоотправителем, за исключением контейнеров с домашними вещами, которые опломбируются ЗПУ перевозчика или организации, оказывающей транспортно-экспедиционные услуги.

Порядок пломбирования вагонов и контейнеров установлен Правилами пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте общего пользования (далее – Правила пломбирования), в том числе в приложении 1 к ним. В приложениях 4 и 5 к Правилам пломбирования представлены Перечень грузов, перевозка которых в вагонах и контейнерах может осуществляться за пломбами, и Перечень грузов, допущенных к перевозке во внутривнутриреспубликанском сообщении в вагонах без пломб или ЗПУ, но с обязательным использованием проволочной закрутки. Следует отметить, что перевозка грузов в международном железнодорожном сообщении в вагонах, контейнерах без пломб или ЗПУ не допускается, при этом пломбируются только те конструкционные отверстия вагонов, контейнеров, которые имеют устройства для пломбирования.

Пломбироваться пломбами (ЗПУ) или запираяться закрутками в порядке, установленном для загруженных вагонов, контейнеров, должны и порожние вагоны, контейнеры после выгрузки из них грузов в случаях, определенных ППГ, а обязанность по выполнению этой операции возлагается на сторону, обеспечивающую выгрузку (перевозчик или грузополучатель). Снятие пломб (ЗПУ) или закруток с таких порожних вагонов, контейнеров, подаваемых под погрузку, производится стороной (перевозчиком либо грузоотправителем), которая будет осуществлять погрузку.

Правила пломбирования определяют порядок наложения пломб или ЗПУ, устанавливают содержание знаков на них. Пломбы и ЗПУ не должны допускать возможность снятия с вагона, контейнера (доступа к грузу) без нарушения их целостности. В соответствии с Правилами пломбирования (п. 13) пломбирование вагонов, контейнеров не должно выполняться пломбами или ЗПУ, типы которых не установлены перевозчиком, а также не допускается неправильное наложение пломб или ЗПУ. Перевозчик обязан контролировать соблюдение грузоотправителем положений Правил пломбирования, в том

числе в связи с тем, что исправность пломб (ЗПУ) грузоотправителя позволяет в соответствующих случаях доказать (при исправности вагона, контейнера) отсутствие доступа посторонних лиц к грузу в процессе его доставки. При нарушении грузоотправителем указанных выше требований и отказе их устранить перевозчик имеет право не принимать груз к перевозке [15].

Согласно п. 9 Правил пломбирования при вскрытии вагона, контейнера для осуществления перевозчиком проверки правильности сведений, указанных грузоотправителем в накладной (п. 31 УЖТ), должен присутствовать представитель грузоотправителя, в обязанности которого после окончания проверки входит пломбирование вагона, контейнера. О результатах такой проверки составляется акт общей формы с участием представителя грузоотправителя.

В случае вскрытия вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автотракторная техника и др.) для таможенного досмотра или других видов контроля такие вагоны, контейнеры, перевозимые грузы должны быть опломбированы перевозчиком новыми пломбами или ЗПУ (полностью или только с заменой снятых для осуществления проверки). Для обеспечения идентификации вагонов, контейнеров, перевозимых грузов перевозчик может предоставлять таможенным или иным контролирующим органам пломбы, ЗПУ. Об установке новых пломб, ЗПУ перевозчиком производится соответствующая отметка в накладной (графа «Отметки перевозчика») с указанием контрольных знаков пломб или ЗПУ.

Вскрытие вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автомобили, тракторы и др.) с заменой пломб или ЗПУ для проведения таможенного досмотра либо других видов контроля удостоверяется *актом вскрытия вагона, контейнера или груза* в порядке, предусмотренном Правилами составления актов при перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования (во внутриреспубликанском сообщении) или требованиями СМГС (в международном сообщении). Акт вскрытия составляется перевозчиком на железнодорожной станции, на которой производилось вскрытие вагона, контейнера, груза, и должен быть подписан уполномоченными представителями перевозчика на железнодорожной станции и соответствующими представителями таможенного, ветеринарного, карантинного или другого органа, проводившего контроль.

Согласно п. 49 УЖТ пломбы, ЗПУ для пломбирования вагонов и контейнеров приобретаются грузоотправителями, грузополучателями у перевозчика за плату, если иной порядок обеспечения ими не определен соглашением между грузоотправителем (грузополучателем) и перевозчиком. Расходы перевозчика на предоставление пломб, ЗПУ таможенным или другим органам контроля, а также расходы на пломбы, ЗПУ при пломбировании перевозчиком вагонов, контейнеров в случае их вскрытия для проведения соответствующего досмотра возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей (п. 7 Правил пломбирования).

Отдельные грузы в процессе перевозки железнодорожным транспортом нуждаются в специальном уходе, наблюдении, принятии определенных мер для обеспечения их сохранности (например, отопление, вентилирование вагона при перевозке грузов, требующих соответствующего температурного режима, кормление и поение животных и птиц и т. д.), и поэтому перевозятся в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей. Перечень таких грузов и порядок их перевозки во внутривнутриреспубликанском железнодорожном сообщении установлен Правилами перевозок грузов в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила перевозок в сопровождении проводников). Указанные грузы можно условно подразделить на три основные группы:

1) грузы, требующие ухода за ними в пути (животные, птицы и пчелы; растения и живые цветы; живая рыба и др.);

2) грузы, требующие особой охраны в пути (личные и специальные автомобили; автотракторная техника и др.);

3) грузы, требующие особых условий перевозки (опасные грузы, сопровождение которых предусмотрено Правилами перевозок опасных грузов; железнодорожный подвижной состав, перевозимый на своих осях в недействующем состоянии; грузы, перевозимые с частичной разгрузкой или дозагрузкой в пути следования и др.) [15].

Перечень грузов и порядок их сопровождения проводниками при перевозке в международном железнодорожном сообщении определен СМГС (приложение 1 к СМГС (Правила перевозок грузов), раздел 4 – Специальные условия перевозок отдельных видов грузов), другими международными договорами и Правилами перевозок в сопровождении проводников.

Следует отметить, что грузоотправитель как во внутривнутриреспубликанском, так и в международном железнодорожном сообщении может предъявлять к перевозке в сопровождении проводников и другие грузы, кроме указанных выше.

Помимо работников грузоотправителя (грузополучателя) проводниками могут назначаться и работники организаций, с которыми грузоотправители или грузополучатели имеют соглашения на оказание услуг по сопровождению грузов. При этом в соответствии с требованиями п. 15 Правил перевозок в сопровождении проводников и п. 12.5 приложения 1 к СМГС в качестве проводников должны быть представлены только те лица, которые имеют соответствующую квалификацию, т. е. могут полностью обеспечить выполнение определенного рода работы по сопровождению груза, в частности, осуществлять соответствующий надзор, обслуживание, присмотр или уход за сопровождаемыми грузами, а также своевременно предотвращать или отражать опасность, исходящую от данного груза либо угрожающую ему.

Согласно Правилам перевозок в сопровождении проводников (п. 16) грузоотправители, грузополучатели при назначении проводников для сопровождения грузов обязаны:

- проинструктировать надлежащим образом проводников об их задачах, обязанностях и правах при сопровождении груза, об их поведении в пути следования для обеспечения выполнения проводниками в полном объеме своей работы, соблюдения порядка, дисциплины и безопасности;

- обеспечить проводникам все условия для сопровождения, охраны грузов и снабдить необходимыми для выполнения их работы документами, средствами, материалами и инструментами.

К основным обязанностям проводников относится: обеспечение сохранности сопровождаемых ими грузов; уход за животными и птицами; принятие необходимых мер для предохранения грузов от порчи; поддержание в вагоне необходимой температуры, его вентилирование; наблюдение за состоянием крепления и устойчивостью груза в вагоне; сдача сопровождаемого груза грузополучателю и др. (п. 13 Правил перевозок в сопровождении проводников). Кроме того, проводники должны выполнять правила поведения проводника и требования, направленные на обеспечение безопасности проводников, других лиц и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также сохранности грузов, установленные ППГ и СМГС.

На основании предъявленного проводником паспорта и перевозочных документов перевозчиком ему выдается удостоверение установленной соответствием Правилами перевозок в сопровождении проводников или приложением 1 к СМГС формы, в котором при получении проводник ставит свою подпись, ознакомившись с правами, обязанностями и правилами поведения. За проезд проводников взимается соответствующая плата.

Количество проводников согласно Правилам перевозок в сопровождении проводников устанавливается грузоотправителями (грузополучателями), однако действуют определенные ограничения: при сопровождении одного вагона – два или три человека; при сопровождении двух и более вагонов – не более двух человек на каждый сопровождаемый вагон. В соответствии с п. 12.3 приложения 1 к СМГС для сопровождения каждого вагона с грузом допускается не более двух проводников, но при перевозке груза в двух и более вагонах, оформленной одной накладной, необходимое количество проводников на группу вагонов определяет отправитель. В случаях сопровождения грузов при перевозке проводниками грузоотправителей (грузополучателей) на них возлагаются обязанности по принятию необходимых мер для обеспечения сохранности грузов. Однако факт сопровождения груза проводником грузоотправителя, грузополучателя не служит безусловным основанием для освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого груза на основании п. 113 УЖТ, так как сохранность груза в пути может обеспечиваться мерами, не входящими в круг обязанностей проводника или даже входящими в круг его обязанностей, но принятие которых зависит от перевозчика [17].

6 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ И ВЫДАЧЕ ГРУЗА

6.1 Правовые нормы, регулирующие изменение договора перевозки груза железнодорожным транспортом

При осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом грузоотправители и грузополучатели, как правило, не участвуют в процессе непосредственного перемещения (транспортировки) груза, так как эта обязанность возлагается на перевозчика. Она обеспечивается рядом технических, технологических и других правил, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта общего пользования и направленных на выполнение доставки груза в пункт (железнодорожную станцию) назначения по договору железнодорожной перевозки груза.

Исполнение обязанности по своевременной и сохранной доставке груза достигается соблюдением условий транспортировки, предусмотренных СМГС, УЖТ, ППГ, соглашениями сторон. Так, принимая груз к перевозке в таре с нанесенными манипуляционными знаками, перевозчик фактически обязуется по соглашению с грузоотправителем соблюдать указанные им способы обращения с грузом и т. д. [15].

В процессе доставки груза возможно изменение договора перевозки (переадресовка груза), которое заключается в изменении железнодорожной станции назначения и (или) грузополучателя, выполняемое перевозчиком по заявлению только грузоотправителя или грузополучателя, что обусловлено их правом распоряжаться грузом. По заявлению грузоотправителя или владельца вагона перевозчик может переадресовать и порожний вагон грузоотправителя, грузополучателя. Порядок переадресовки грузов, в том числе порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей, установлен Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте общего пользования (далее – Правила переадресовки), которые применяются также при перевозках грузов в международном сообщении, если иное не определено СМГС и другими международными договорами.

Для выполнения переадресовки грузоотправитель (грузополучатель) должен подать заявление в подразделение перевозчика, принимающее решение о переадресовке, или перевозчику на соответствующую железнодорожную станцию в случаях, предусмотренных СМГС и главой 2 Правил переадресовки. В заявлении о переадресовке должны быть указаны:

- номер вагона, контейнера;
- номер накладной;
- наименование груза (за исключением переадресовки порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей);
- индекс негабаритности (для негабаритных грузов);
- наименование грузоотправителя и железнодорожной станции отправления;
- наименование железнодорожной станции первоначального назначения;
- наименование нового грузополучателя и железнодорожной станции нового назначения, их коды, а также почтовый адрес нового грузополучателя;
- о согласии нового грузополучателя принять груз (за исключением переадресовки порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей), а при перевозке груза на особых условиях – о его согласии обеспечить их выполнение;
- о гарантии и порядке оплаты причитающихся платежей, связанных с переадресовкой.

Кроме того, согласно п. 4 Правил переадресовки по требованию подразделений перевозчика к заявлению о переадресовке груза должно прилагаться письменное подтверждение согласия нового грузополучателя.

Заявление о переадресовке подается в письменной форме (при передаче по факсу, телетайпу, телеграфу – с последующим предоставлением оригинала перевозчику на железнодорожную станцию отправления или назначения груза по месту нахождения заявителя), если иная форма не предусмотрена соглашением сторон. Заявление о переадресовке и прилагаемые к нему документы могут быть переданы и в электронном виде, если грузоотправитель, грузополучатель или владелец порожнего собственного вагона имеет договор об электронном обмене документами с перевозчиком. Заявление о переадресовке от юридических лиц оформляется на бланке организации, заявляющей переадресовку, и подписывается руководством организации.

Заявление о переадресовке согласно п. 6 Правил переадресовки должно быть рассмотрено в течение двух рабочих дней с момента его получения. Разрешение на переадресовку направляется соответствующим подразделением перевозчика на железнодорожную станцию, на которой осуществляется переадресовка, в письменном виде, а при переадресовке в пути следования – и на железнодорожную станцию первоначального назначения. Перевозчик со станции переадресовки груза обязан уведомить о ее выполнении телеграммой на железнодорожную станцию первоначального назначения.

В соответствии с Правилами переадресовки перевозчик может отказать в переадресовке, если:

- переадресовка не осуществима или создаст затруднение на железнодорожной станции, где предусмотрено ее осуществление;

- переадресовка может нарушить технологию перевозочного процесса;
- действует прекращение или ограничение погрузки в соответствии с п. 38 УЖТ в отношении новой железнодорожной станции назначения либо грузополучателя.

Решение о возможности переадресовки груза в международном сообщении принимается подразделением перевозчика с учетом согласования перевозки с перевозчиками других государств в случаях, предусмотренных СМГС, Правилами приема заявок.

Согласно п. 8 Правил переадресовки она не может быть произведена, когда грузополучатель раскредитовал перевозочные документы и осуществлена фактическая выдача груза, т. е. право переадресовки ограничено моментом передачи груза получателю. Кроме того, не выполняется переадресовка по заявлению грузоотправителя в том случае, если грузополучатель подал в установленном Правилами переадресовки порядке заявление о переадресовке или им осуществлено раскредитование перевозочных документов.

В соответствии с п. 7 Правил переадресовки для грузов, перевозимых во внутриреспубликанском сообщении, переадресовка в пути следования, а также переадресовка на основании заявления грузоотправителя, производится по первоначальным перевозочным документам. По новым перевозочным документам осуществляется переадресовка на железнодорожной станции назначения грузов, следующих во внутриреспубликанском сообщении, по заявлению грузополучателя, при изменении железнодорожной станции назначения. Однако и в этом случае по первоначальным перевозочным документам внутриреспубликанского сообщения производится переадресовка грузов, перевозимых на открытом подвижном составе, способ размещения и крепления которых не предусмотрен приложением 3 к СМГС.

При оформлении переадресовки по новым перевозочным документам грузополучатель должен оформить получение груза по первоначальным перевозочным документам с внесением по ним всех провозных платежей и оформить новые перевозочные документы с оплатой всех причитающихся платежей (п. 7 Правил переадресовки).

По первоначальным перевозочным документам международного сообщения осуществляется переадресовка в пределах Белорусской железной дороги на железнодорожных станциях назначения грузов, следующих в международном сообщении. При этом новыми перевозочными документами международного сообщения оформляется переадресовка, если грузополучатель раскредитовал первоначальные перевозочные документы международного сообщения, но груз ему фактически не выдан.

В главе 2 Правил переадресовки подробно указаны особенности оформления перевозочных документов и начисления провозных платежей при переадресовке грузов, следующих в различных видах сообщений.

Переадресовка грузов по первоначальным перевозочным документам производится без снятия пломб, ЗПУ первоначального грузоотправителя. Переадресовка грузов по новым перевозочным документам при исправных

пломбах, ЗПУ первоначального грузоотправителя также может осуществляться без их снятия (в этом случае они считаются пломбами, ЗПУ нового грузоотправителя) или по желанию грузополучателя со снятием этих пломб, ЗПУ и наложением новых.

Особенности переадресовки отдельных видов грузов (скоропортящихся, подкарантинных и др.) установлены помимо Правил переадресовки соответствующими правилами перевозок этих грузов.

Следует отметить, что согласно УЖТ (п. 52) и Правил переадресовки (п. 19) грузоотправитель, грузополучатель вносят перевозчику плату за переадресовку груза. Кроме того, при задержке вагонов, контейнеров по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам в ожидании переадресовки груза уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции составляется акт общей формы, который является основанием для взимания соответствующих платежей.

Согласно п. 53 УЖТ грузоотправитель или грузополучатель, по заявлению которого произведена переадресовка, является ответственным соответственно перед первоначальным грузополучателем либо грузоотправителем за последствия переадресовки и обязан урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным и фактическим грузополучателями без участия перевозчика.

Изменение договора перевозки (переадресовка груза) в соответствии с СМГС имеет существенные особенности. Статья 25 СМГС регламентирует изменение договора перевозки по инициативе отправителя или получателя груза, причем точно определяя сферу и условия реализации этого их права. Так, отправитель имеет право произвести следующие изменения договора перевозки: изменить железнодорожную станцию назначения груза; изменить получателя груза. При этом право отправителя на изменение договора перевозки прекращается с момента выдачи накладной получателю или прибытия груза на входную пограничную станцию страны назначения, если у перевозчика уже имеется письменное заявление получателя об изменении договора (ст. 25 § 5 СМГС).

В свою очередь, получатель может в договоре перевозки изменить железнодорожную станцию назначения груза и (или) получателя груза только в пределах страны назначения. При этом получатель может произвести изменение договора перевозки (переадресовать груз) на основе СМГС только на входной пограничной станции страны назначения до момента, когда груз еще не отправлен с этой станции. В случае невыполнения этого условия (груз проследовал такую станцию) переадресовка груза осуществляется получателем только в соответствии с национальным законодательством, действующим в стране назначения. Однако при изменении договора перевозки порожнего вагона СМГС предоставляет отправителю и получателю равные права – возможность изменения договора на всём пути следования.

Необходимо отметить, что СМГС прямо запрещает изменение договора перевозки, приводящее к делению отправки.

Согласно СМГС переадресовка производится на основании письменного заявления отправителя или получателя. В СМГС установлены требования к содержанию заявления об изменении договора перевозки, а также порядок оформления изменения в накладной (п. 34 приложения 1 к СМГС – Правила перевозок грузов). В таком заявлении должны быть указаны:

- сведения в соответствии с данными накладной;
- указание перевозчику об изменении договора перевозки;
- другие необходимые для выполнения переадресовки груза сведения.

Заявление об изменении договора перевозки должно быть подано отправителем договорному перевозчику, а получателем – перевозчику, выдающему груз. При подаче такого заявления отправителем он должен внести текст заявления в графу «Заявления отправителя» дубликата накладной (лист 4), который предъявляет договорному перевозчику вместе с заявлением. Договорный перевозчик запись в накладной подтверждает проставлением оттиска календарного штампа.

Согласно ст. 25 § 8 СМГС перевозчик имеет право отказать в изменении договора перевозки или задержать осуществление этого изменения только в следующих случаях (доказательство наличия которых является его обязанностью):

- 1) это неосуществимо для перевозчика в момент получения заявления об изменении договора перевозки;
- 2) это может нарушить эксплуатацию железной дороги;
- 3) при изменении станции назначения стоимость груза не покрывает всех предполагаемых расходов по перевозке до новой станции назначения, кроме случаев, когда сумма этих расходов вносится немедленно или гарантируется ее оплата;
- 4) при изменении станции назначения меняются указанные в накладной перевозчики и новые перевозчики не согласовали перевозку.

Как уже отмечалось, изменение договора перевозки является платной услугой перевозчика. В соответствии со ст. 25 СМГС перевозчик имеет право потребовать возмещения всех расходов и дополнительных провозных платежей, которые возникли вследствие изменения договора перевозки. При этом ст. 30 СМГС предусматривает, что при изменении договора перевозки исчисление провозных платежей производится отдельно за расстояние перевозки до станции, на которой была произведена переадресовка, и от этой станции до новой станции назначения.

6.2 Правовые нормы, регламентирующие основные обязанности перевозчиков и грузополучателей при выдаче грузов

Выдача груза в установленном месте означает исполнение договора железнодорожной перевозки. В юридическом отношении местом исполнения

этого договора является пункт, где выполняется выдача груза перевозчиком и прием данного груза грузополучателем. Такими пунктами могут быть:

– *места общего пользования* – крытые склады, а также участки, специально выделенные на территории железнодорожной станции, принадлежащие владельцу инфраструктуры и используемые для выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов, в том числе контейнеров, багажа и грузобагажа;

– *места необщего пользования* – железнодорожные пути необщего пользования, а также крытые и открытые склады и участки, не принадлежащие владельцу инфраструктуры или сданные им в аренду и используемые отдельными потребителями для осуществления операций по погрузке, выгрузке, хранению грузов [2].

В соответствии с п. 51 УЖТ перевозчик должен уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее 12 часов следующего дня. При этом перевозчик для уведомления может использовать имеющиеся средства связи (телефон, факс, телекс, электронную почту и др.).

В соответствии с п. 3 Правил выдачи для обеспечения приема уведомлений грузополучатель обязан определить ответственных за это лиц, фамилии и номера телефонов (факсов, телексов) которых сообщить перевозчику в письменной форме.

Передача уведомления одновременно регистрируется перевозчиком на железнодорожной станции в книге уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку (далее – книга уведомлений). Регистрация передачи уведомления необходима, так как является документальным подтверждением факта его передачи (с указанием времени) перевозчиком, что, в свою очередь, имеет важное значение для определения величины платежей, вносимых грузополучателем. В соответствии с п. 51 УЖТ и п. 3 Правил выдачи в том случае, когда перевозчик не уведомил о прибытии груза, грузополучатель не уплачивает плату за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плату за нахождение на железнодорожных путях общего пользования вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя, а также плату за хранение груза до уведомления о его прибытии.

Основной обязанностью перевозчика по договору перевозки груза, как отмечено ранее, являются доставка груза на станцию назначения и выдача его грузополучателю (п. 27 УЖТ). Однако завершение исполнения договора перевозки в полном соответствии с его содержанием зависит не только от перевозчика. Так, доставив груз на станцию назначения, перевозчик создает реальные предпосылки для исполнения обязательства по договору перевозки груза фактически, но прибывший груз не может быть выдан, если не будет принят грузополучателем. Поэтому п. 54 УЖТ устанавливает обязанность грузополучателя принять, своевременно выгрузить и вывезти с железнодорожной станции прибывший в его адрес груз.

Транспортным законодательством предусмотрена возможность бесплатного хранения прибывшего груза на станции назначения в течение 24 часов.

При этом в соответствии с УЖТ и Правилами хранения этот срок исчисляется: с 24 часов дня выгрузки груза или контейнера перевозчиком или с 24 часов дня подачи вагона, контейнера под выгрузку груза грузополучателю, а в случаях задержки подачи вагонов, контейнеров под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, – с момента готовности к подаче этих вагонов, контейнеров под выгрузку.

Плата за хранение груза является не только платой за услуги по хранению груза, но и гражданско-правовой санкцией за его несвоевременный вывоз. Поэтому она взимается независимо от того: чьими средствами охранялся груз; на какой части территории станции груз хранился и др.

Услуга по хранению грузов на железнодорожных станциях не является бессрочной, что обусловлено техническими и технологическими возможностями станций, обеспечением сохранения качества грузов, необходимостью исключения влияния этих грузов на другие грузы и окружающую среду. Поэтому Правилами хранения установлены порядок и сроки хранения грузов [15].

Обязанности по выполнению выгрузки из вагонов распределены в соответствии с п. 39 УЖТ аналогично погрузке в них грузов:

– в *местах общего пользования*, имеющих необходимые устройства и механизмы, – перевозчик (за исключением грузов, выгрузка которых для него согласно ППП не обязательна);

– в *местах необщего пользования*, а также в местах общего пользования при необязательности выгрузки грузов перевозчиком – грузополучатели.

В соответствии с п. 45 УЖТ очистка после выгрузки вагонов, контейнеров в специально отведенном и оборудованном для данных целей месте является обязанностью стороны, производившей выгрузку (грузополучателя или перевозчика).

Основные требования к очистке и промывке вагонов и контейнеров после выполнения погрузочно-разгрузочных работ с грузами определены Правилами очистки и промывки вагонов и контейнеров (далее – Правила очистки). Согласно УЖТ производившая выгрузку сторона должна:

– полностью выгрузить груз, в том числе и ранее перевезившийся;
– удалить из разгруженного вагона, контейнера бумагу, картон, доски, другие средства предохранения и упаковки груза, а также проволоочные закрутки, стойки и иные средства крепления груза, не являющиеся принадлежностью вагона;

– очистить вагон, контейнер как с внутренней, так и с наружной стороны, включая ходовые части вагонов, удалив остатки защитной пленки, эмульсии, других профилактических средств, меловые разметки, наклейки и прочее;

– почистить пол, стены и потолок кузова вагона, контейнера, а также кузова снаружи после перевозки пылящих грузов.

В соответствии с УЖТ (п. 45) и Правилами очистки по соглашению между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем очистка внутренней поверхности специализированных вагонов грузоотправителей, грузополучателей, а также вагонов, сформированных в кольцевые маршруты, может не производиться, но при этом устанавливаются допустимые остатки грузов в вагонах после выгрузки с учетом обеспечения безопасности движения и сохранности груза. Наличие незначительного количества снега и льда в очищенном вагоне не является признаком его загрязнения.

Грузополучатель имеет право предъявить претензию за погрузку грузов в его адрес в неочищенный вагон, контейнер грузоотправителю, в подтверждение чего перевозчик по заявлению и при участии грузополучателя составляет акт общей формы о наличии в вагоне, контейнере остатков ранее перевозимого груза.

Промывка вагонов, контейнеров после выгрузки зловонных и загрязняющих грузов должна производиться грузополучателем. Перечень грузов, после выгрузки которых обязательна промывка крытых вагонов, контейнеров, приведен в приложении к Правилам очистки, однако промывка может не осуществляться в указанных в Правилах очистки случаях.

Очистка, промывка и в необходимых случаях дезинфекция вагонов после перевозки животных, птиц, сырых продуктов животного происхождения и скоропортящихся грузов выполняются перевозчиком за счет грузополучателя. Очистка, промывка, пропарка и дезинфекция вагонов после выгрузки опасных грузов, в том числе наливных, производится с соблюдением требований, предусмотренных также Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам и Правилами перевозок грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума [12].

При нарушении требований п. 45 УЖТ и Правил очистки перевозчик имеет право не принимать соответственно от грузополучателей после выгрузки или грузоотправителей после погрузки вагоны, контейнеры до выполнения этих требований. При этом грузополучатели, грузоотправители уплачивают перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плату за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожных путях общего пользования.

Несвоевременность выгрузки, вывоза грузов с железнодорожных станций может привести к существенным нарушениям технологических режимов и появлению значительных трудностей в их работе. Поэтому согласно п. 46 УЖТ при возникновении технологических затруднений на железнодорожных станциях вследствие несвоевременных погрузки, выгрузки, вывоза грузов с них грузополучателями, а также простоя вагонов в ожидании переадресовки по зависящим от грузополучателя, грузоотправителя причинам, с них взимается увеличенная плата:

– за хранение грузов, выгруженных в местах общего пользования железнодорожных станций и находящихся в вагонах и контейнерах, – в пятикратном размере;

– за пользование вагонами, контейнерами – в двукратном размере.

Определение наличия технологических затруднений, причины и условия возникновения, срока их действия относится к компетенции перевозчика. При этом в ППГ указаны наиболее часто встречающиеся на практике обстоятельства, свидетельствующие о технологических затруднениях в работе станции:

– образование очереди из вагонов, ожидающих подачи под выгрузку, погрузку;

– дополнительная маневровая работа из-за простаивающих на станции вагонов;

– появление повторной сортировки вагонов;

– задержки в приеме поездов от соседних станций;

– необходимость задержки вагонов на станциях в пути следования;

– необходимость подсылки порожних вагонов под погрузку из-за продолжительного времени выгрузки и др. [12].

Основанием для повышения размеров указанных выше плат является письменное указание перевозчика, который обязан уведомить заинтересованных грузополучателей, грузоотправителей путем помещения объявления об этом в подразделении по обслуживанию грузоотправителей, грузополучателей на железнодорожной станции. Увеличение размеров платы за хранение грузов и платы за пользование вагонами, контейнерами вводится по истечении 24 часов после помещения соответствующего объявления.

Согласно п. 55 УЖТ, как было отмечено ранее, грузополучатель, полное наименование и почтовый адрес которого указаны в накладной, обязан принять прибывший в его адрес груз даже в том случае, если поставка такого груза не предусмотрена договором (груз при этом принимается на ответственное хранение для последующего урегулирования отношений с грузоотправителем).

Выдачей груза указанному в накладной грузополучателю завершается процесс его транспортировки от грузоотправителя к грузополучателю и исполнение договора перевозки со стороны перевозчика. Поэтому УЖТ (п. 56) предусмотрена обязанность грузополучателя до выдачи ему груза на железнодорожной станции назначения внести все причитающиеся перевозчику на момент выдачи груза платежи по перевозке, которые не внесены грузоотправителем. Оформляя выдачу груза грузополучателю, перевозчик проверяет правильность взыскания провозной платы на станции отправления и начисляет все платежи, возникшие в пути следования и на станции назначения, в том числе вызванные неправильными действиями грузоотправителя, так как по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения всю

ответственность перед перевозчиком за расчеты по перевозке несет грузополучатель (п. 130 УЖТ).

6.3 Правовые взаимоотношения при выдаче груза перевозчиком получателю. Порядок выдачи груза

Прибывшие грузы выдаются согласно п. 4 Правил выдачи следующим образом:

– *указанному в накладной физическому лицу* – без доверенности при предъявлении документа, удостоверяющего личность, под роспись в дорожной ведомости с указанием даты получения груза и данных документа, удостоверяющего личность;

– *уполномоченному грузополучателем физическому лицу* – при предъявлении оформленной надлежащим образом доверенности и документа, удостоверяющего личность.

При оформлении выдачи груза по документам грузополучателю выдается оригинал накладной под роспись в дорожной ведомости с указанием в ней номера и даты выдачи доверенности на получение груза, причем разовая доверенность прикладывается к дорожной ведомости, а постоянная хранится у перевозчика на железнодорожной станции.

В получении груза от перевозчика грузополучатель (уполномоченное им лицо) расписывается в дорожной ведомости, что означает оформление получения (выдачи перевозчиком) груза по документам (раскредитование документов). Однако факт расписки в дорожной ведомости в получении груза не свидетельствует о фактической его выдаче, так как раскредитование документов при перевозках железнодорожным транспортом осуществляется, как правило, до фактической выдачи груза. Фактическая выдача груза перевозчиком грузополучателю подтверждается согласно п. 7 Правил выдачи.

При отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость участия перевозчика в выдаче груза с проверкой согласно п. 57 УЖТ, груз выдается без проверки. В соответствии с п. 6 Правил выдачи установлен следующий порядок выдачи грузов перевозчиком грузополучателям:

– грузы, перевозимые в крытых вагонах, опломбированных пломбами, ЗПУ или с применением закрутки, а также перевозимые в контейнерах (за исключением перевозимых в контейнерах, загруженных в вагоны дверями, крышками люков вовнутрь грузоотправителем в местах необщего пользования и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования), – проводится визуальный осмотр состояния вагонов, контейнеров (исправность пломб, ЗПУ, закруток, люков, стенок вагона или контейнера и др.);

– грузы, перевозимые на открытом подвижном составе (за исключением перевозимых в контейнерах), – проводится визуальный осмотр груза в вагоне на наличие признаков утраты, недостачи или повреждения груза;

– грузы, перевозимые в контейнерах, загруженных в вагоны дверями, люками вовнутрь грузоотправителем в местах необщего пользования и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования, – проводится проверка состояния путем визуального осмотра контейнеров в вагонах.

Необходимо отметить, что по прибытии груза на станцию назначения обязанностью перевозчика помимо выдачи груза является участие в установленных УЖТ случаях в проверке количества и состояния груза, а при обнаружении его несохранности – и составление коммерческого акта. Такая обязанность перевозчика в проверке груза зависит от того, чьими средствами осуществлена погрузка на станции отправления, наличия признаков сохранности груза при перевозке и соблюдения надлежащих условий доставки груза. В соответствии с п. 57 УЖТ *перевозчик обязан при выдаче груза проверить его массу, количество мест и состояние* в следующих случаях:

- 1) прибытие груза, погруженного перевозчиком;
- 2) прибытие груза в неисправном вагоне, контейнере, а также в вагоне, контейнере с поврежденными пломбами (ЗПУ) или с пломбами (ЗПУ) наложенными на попутных железнодорожных станциях;
- 3) прибытие груза с признаками недостачи, повреждения, порчи при перевозке на открытом железнодорожном подвижном составе или в крытых вагонах (в том числе специализированных) без пломб (ЗПУ), когда такая перевозка предусмотрена ППГ (Правилами пломбирования);
- 4) прибытие скоропортящегося груза с нарушением предельного срока его перевозки или с нарушением температурного режима перевозки в рефрижераторных вагонах перевозчика;
- 5) выдача грузов, выгруженных перевозчиком.

Необходимость при выдаче проверки массы, количества мест и состояния груза перевозчиком в указанных выше случаях обусловлена наличием обстоятельств, свидетельствующих о произошедших или возможных нарушениях установленных условий транспортировки грузов со стороны перевозчика, которые могут привести к несохранности груза, либо о непосредственном доступе перевозчика к грузу при осуществлении его погрузки или выгрузки перевозчиком в пунктах отправления, назначения [15].

Проверка массы, количества мест и состояния груза в установленных п. 57 УЖТ случаях должна осуществляться в соответствии с п. 15 Правил выдачи.

Следует отметить, что при прибытии на станцию назначения вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автомобили, тракторы и др.) с исправными пломбами (ЗПУ) соответствующего таможенного, пограничного органа или перевозчика, наложенных вместо первоначальных в связи с проведением таможенного, пограничного и других видов контроля, отсутствует обязанность перевозчика выдавать грузы с проверкой их массы, количества мест и состояния, т. е. с участием уполномоченного представителя перевозчика на железнодорожной станции, за исключением случаев, предусмотрен-

ренных п. 57 УЖТ и указанных выше. Наличие таких исправных пломб (ЗПУ) является доказательством обеспечения перевозчиком сохранности груза в процессе его перевозки (доказательством отсутствия его вины в недостатке груза), за исключением указанных в п. 57 УЖТ случаев.

Вскрытие вагона, контейнера грузополучателем в случаях, когда перевозчик обязан согласно п. 57 УЖТ выдавать груз с проверкой его массы, состояния и количества мест, должно производиться в соответствии с п. 9 Правил выдачи только в присутствии уполномоченного представителя перевозчика на железнодорожной станции. При нарушении этого положения (вскрытие вагона, контейнера без его участия) ответственность за сохранность данного груза несет грузополучатель, который производит прием груза без участия перевозчика. Факт вскрытия вагона, контейнера грузополучателем без участия перевозчика оформляется перевозчиком актом общей формы.

Как было отмечено, о предстоящей подаче вагонов, контейнеров под выгрузку перевозчик обязан уведомить грузополучателя не менее чем за два часа до их подачи. *Вагоны, поданные под выгрузку с нарушением сроков подачи или без уведомления, считаются поданными под выгрузку* и оплачиваемое грузополучателями время пользования ими исчисляется следующим образом:

- *при подаче без уведомления* – по истечении двух часов с момента фактической подачи вагонов;

- *при подаче ранее указанного в уведомлении срока* – с момента наступления этого срока;

- *при подаче с опозданием* по сравнению с указанным в уведомлении сроком – с момента фактической подачи вагонов, а в том случае, когда опоздание превышает два часа, перевозчик должен вновь уведомить грузополучателя о предстоящей подаче.

Согласно п. 18 Правил выдачи при простое вагона, контейнера в ожидании прибытия уполномоченного представителя перевозчика для участия в выдаче груза в предусмотренных п. 57 УЖТ случаях должен быть составлен акт общей формы с указанием в нем времени простоя вагона, контейнера с момента уведомления перевозчика о необходимости выдачи груза с проверкой в соответствии с п. 57 УЖТ до момента прибытия уполномоченного представителя перевозчика. На основании такого акта, подписываемого уполномоченными представителями перевозчика и грузополучателя, указанное время вынужденного простоя вагона, контейнера не включается в общее время его нахождения в пользовании грузополучателя.

Отказ перевозчика в выдаче груза с проверкой в нарушение соответствующих положений УЖТ и Правил выдачи грузополучателем должен быть обжалован в установленном порядке, а прием груза производится им в этом случае согласно Положению о приемке товаров по количеству и качеству (далее –

Положение о приемке товаров) с составлением при необходимости акта приемки товаров по количеству и качеству. Доказательством факта несохранной перевозки груза и ее размера при необоснованном отказе перевозчика от проверки массы, количества мест и состояния груза служат акт приемки товаров, составленный грузополучателем в соответствии с Положением о приемке товаров, и его жалоба на неправильные действия перевозчика [15].

При доставке грузов без признаков несохранности перевозчик на основании отдельного договора (за установленную плату) может по просьбе грузополучателя принимать участие в проверке массы, количества мест и состояния груза. Результаты такой проверки оформляются в соответствии с законодательством и Правилами выдачи.

При проверке массы груза на станции назначения результат сравнивается с массой груза, указанной в накладной на основании определения массы груза на станции отправления. Следует учитывать, что даже при применении наиболее точного способа определения массы груза – взвешивания, и использовании весов одного и того же типа возможны расхождения в результатах ее определения, обусловленные их техническими характеристиками. Кроме того, ряд грузов при перевозке подвержен естественной убыли, которая представляет собой потери грузов (уменьшение массы при сохранении качества в пределах требований нормативных документов), являющиеся следствием физико-химических свойств грузов, воздействия метеорологических факторов и несовершенства применяемых грузоотправителями средств защиты грузов от потерь при транспортировании.

Поэтому согласно п. 57 УЖТ масса груза считается правильной, т. е. соответствующей договору перевозки (указанной в накладной), если разница в массе груза на железнодорожных станциях отправления, не превышает:

- при недостатке массы – нормы естественной убыли массы данного груза и предельного расхождения в результатах определения массы нетто;
- при излишках массы – предельного расхождения в результатах определения массы нетто.

Правилами выдачи (п. 24) установлено, что нормы естественной убыли массы грузов исчисляются:

- для грузов, перевозимых в таре и упаковке, – от массы брутто груза;
- для грузов, перевозимых без тары и упаковки, – от массы нетто груза.

Нормы естественной убыли массы грузов при перевозках железнодорожным транспортом общего пользования во внутриреспубликанском сообщении приведены в приложении к Правилам выдачи, а при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении эти нормы установлены СМГС, другими международными договорами.

В соответствии с п. 24 Правил выдачи значения предельных расхождений в результатах определения массы нетто груза устанавливаются перевоз-

чиком, в том числе Белорусской железной дорогой в отношении национальных (общесетевых) перевозчиков.

Недостача массы, превышающая значение предельного расхождения в результатах ее определения и норму естественной убыли, устанавливается как разность между данными, указанными в накладной, и данными проверки массы на месте назначения или в пути следования с учетом значения предельного расхождения в результатах определения массы и нормы естественной убыли (п. 25 Правил выдачи).

6.4 Правовые основы оформления и выдачи груза при несохранной перевозке

При предъявлении к перевозчику претензии и иска в случае недостачи, повреждения, порчи груза, багажа или грузобагажа необходим коммерческий акт, и его представление согласно п. 136 УЖТ в указанных случаях обязательно. Он является важным доказательством, служащим основанием для возложения ответственности за несохранную перевозку на стороны перевозочного процесса. Следует отметить, что коммерческий акт (точнее его содержание) не представляет собой бесспорное доказательство, так как при рассмотрении дела он оценивается в совокупности с другими доказательствами, однако без его представления (в соответствующих случаях – письменного доказательства отказа в его составлении) указанные выше обстоятельства не могут подтверждаться другими доказательствами [17].

В соответствии с п. 135 УЖТ коммерческий акт при перевозках во внутривнутриреспубликанском сообщении составляется для удостоверения следующих обстоятельств:

- несоответствие между наименованием, массой, количеством мест груза, багажа или грузобагажа в натуре и данными, указанными в перевозочном документе;
- порча, повреждение груза, багажа или грузобагажа;
- обнаружение груза, багажа или грузобагажа без перевозочных документов либо перевозочных документов без груза, багажа или грузобагажа;
- возвращение перевозчику похищенного груза, багажа или грузобагажа;
- иные обстоятельства, предусмотренные Правилами перевозок пассажиров.

Во всех указанных случаях перевозчик обязан составить коммерческий акт, если он сам обнаружил перечисленные выше обстоятельства или если на наличие хотя бы одного из них указал грузополучатель (получатель) до получения груза, багажа, грузобагажа.

Необходимо отметить, что при определении ответственности перевозчика перед отправителем, получателем за несохранность груза под утратой понимается не уничтожение груза, а лишь невозможность его выдачи перевозчиком в

течение установленного УЖТ срока, вне зависимости от того, по какой причине груз не может быть выдан получателю. Недостача (частичная утрата) груза означает разницу между количеством (массой) груза, принятого к перевозке, и фактически выданного грузополучателю по данной накладной, которой оформлен договор перевозки. В свою очередь, повреждение (порча) груза – это результат такого воздействия на груз (механического или иного), которое привело к ухудшению его качества и снижению стоимости.

При перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении составление коммерческого акта осуществляется в соответствии с СМГС, другими международными договорами.

Коммерческий акт может быть составлен на станциях назначения, отправления или в пути следования груза (на попутной станции). Правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила составления актов) определены в зависимости от обстоятельств следующие сроки составления коммерческих актов:

- при выгрузке груза в местах общего пользования – в день выгрузки груза или в день выдачи груза грузополучателю (если несохранная перевозка обнаружена только в момент выдачи груза грузополучателю, например, недостача, порча либо повреждение груза произошли после выгрузки);

- при выгрузке груза в местах необщего пользования – в день выгрузки груза, при этом проверка груза должна проводиться в процессе его выгрузки или непосредственно после выгрузки груза;

- в пути следования груза – в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.

При невозможности составления коммерческого акта в указанные сроки он в любом случае должен быть составлен не позднее следующих суток.

Коммерческий акт составляется уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции по установленной Правилами составления актов форме в трех экземплярах, изготовленных типографским или компьютерным способом, и заполняется без помарок, подчисток, исправлений машинописным, в том числе компьютерным, способом либо разборчиво рукописным способом. При перевозках грузов с использованием электронной накладной коммерческий акт составляется в виде электронного документа (допускается оформление на бумажном носителе при отсутствии у перевозчика возможности формирования электронного документа).

В соответствии с Правилами составления актов в зависимости от места оформления экземпляры коммерческого акта распределяются следующим образом:

- первый экземпляр используется перевозчиком для расследования обстоятельств, послуживших основанием для составления коммерческого акта;

- второй экземпляр выдается грузополучателю по его требованию (при составлении коммерческого акта на железнодорожной станции назначения)

или прилагается к перевозочному документу и следует до железнодорожной станции назначения (при составлении коммерческого акта на железнодорожной станции отправления либо на попутной железнодорожной станции);

– третий экземпляр остается на железнодорожной станции в делах перевозчика, составившего коммерческий акт.

О составлении коммерческого акта на железнодорожной станции делается отметка на оборотной стороне оригинала накладной в графе «Отметки перевозчика» с указанием номера коммерческого акта, даты его составления в соответствии с ППГ. Порядок хранения и направления коммерческого акта, составленного в виде электронного документа, определяется договором об электронном обмене документами.

Коммерческие акты, составленные в электронном виде на железнодорожной станции отправления и на попутной железнодорожной станции, прилагаются к электронной накладной. На железнодорожной станции назначения, если выдача груза не может быть произведена с использованием электронной накладной, коммерческий акт оформляется на бумажном носителе [12].

Коммерческий акт подписывается грузополучателем или его уполномоченным представителем, если он участвует в проверке груза, и уполномоченными представителями перевозчика на железнодорожной станции (не менее двух).

В соответствии с Правилами составления актов в случае проверки массы тары вагона уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции, не участвовавшим во взвешивании вагона с грузом, в разделе «Д» коммерческого акта указываются фамилии уполномоченных представителей перевозчика, участвовавших во взвешивании вагона с грузом и проверке массы тары вагона. Оформляемый коммерческий акт подписывается уполномоченным представителем перевозчика, участвовавшим в проверке массы тары вагона.

Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, не имеют права отказываться от его подписания. При несогласии с содержанием коммерческого акта представитель грузополучателя излагает в письменной форме свое особое мнение, прилагаемое к коммерческому акту, в котором напротив подписи грузополучателя делается отметка «С особым мнением». При этом особое мнение должно быть представлено перевозчику на железнодорожной станции, как правило, в день составления коммерческого акта либо не позднее следующих суток.

По требованию грузополучателя перевозчик обязан в трехдневный срок выдать ему коммерческий акт, составленный по данной отправке, причем этот срок исчисляется с момента получения такого требования. Выдача коммерческого акта представителю грузополучателя согласно Правилам составления актов осуществляется при предъявлении им доверенности и документа,

удостоверяющего личность, а в случае, если грузополучателем является физическое лицо, – только документа, удостоверяющего личность. Выдача производится под расписку уполномоченного представителя грузополучателя на экземпляре коммерческого акта, остающемся в делах перевозчика, с указанием даты и номера доверенности или документа, удостоверяющего личность.

Анализ коммерческих актов позволяет перевозчику проводить расследование причин и выявлять виновных в несохранности грузов. Так, для регулирования порядка составления, пересылки, расследования коммерческих актов, учета случаев несохранных перевозок и рассмотрения претензий на Белорусской железной дороге действует Инструкция по актово-претензионной работе на Белорусской железной дороге (далее – Инструкция) [20].

В коммерческом акте должны быть полностью указаны все данные, предусмотренные соответствующими графами, в частности, все необходимые сведения из железнодорожной накладной в соответствии с Инструкцией, подробно описано оказавшееся в наличии количество груза по массе и числу мест, его состояние (при повреждении тары и упаковки, порче груза и т. д.), а также обстоятельства, при которых обнаружена несохранная перевозка. На все вопросы, приведенные в графах бланка коммерческого акта должны быть даны точные ответы.

Коммерческий акт является документом, в котором фиксируются обстоятельства, порождающие имущественную ответственность перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, а также доказательством, служащим основанием для возложения этой ответственности за несохранную перевозку груза на ту или иную сторону перевозочного процесса. Кроме того, на основе коммерческого акта определяется размер ущерба, возмещаемого при несохранности груза. Поэтому обязанность перевозчика при выявлении недостачи, повреждения, порчи груза не ограничивается только составлением коммерческого акта, но и включает необходимость установления фактических размеров несохранности груза.

При необходимости для определения размера недостачи, повреждения или порчи груза, причин их возникновения, а также суммы, на которую понижалась стоимость груза, перевозчик по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает экспертов или соответствующих специалистов. В качестве экспертов приглашаются специалисты торгово-промышленной палаты, инспекции по качеству, органов, осуществляющих ветеринарно-санитарный надзор, других организаций, не входящих в структуру перевозчиков, Белорусской железной дороги.

Экспертиза проводится в присутствии уполномоченного представителя перевозчика на железнодорожной станции, причем выполненная без его участия экспертиза считается недействительной. Одновременно с вызовом эксперта перевозчик должен уведомить об этом грузополучателя, который

имеет право участвовать в экспертизе прибывшего в его адрес груза. Экспертиза должна быть проведена в кратчайшие сроки. Для выполнения экспертизы по скоропортящимся грузам установлен предельный срок ее проведения – не позднее 24 часов с момента вскрытия вагона. Данное положение обусловлено тем, что проведение экспертизы спустя длительное время после выгрузки груза не всегда может дать объективную оценку причин несохранной перевозки, что учитывается судами при рассмотрении исков [21].

Результаты экспертизы оформляются соответствующим актом, который подписывается, помимо эксперта, всеми лицами, присутствовавшими при экспертизе. Акт экспертизы, являющийся одним из важнейших доказательств при несохранной перевозке, оформляется и выдается перевозчику для последующего его приложения к коммерческому акту. О проведенной экспертизе делается отметка в разделе «Е» коммерческого акта.

Выводы экспертизы должны быть определенными и мотивированными, они не могут содержать предположений о причинах недостачи, повреждения, порчи груза. В заключении экспертизы указывается размер убытков, сумма снижения стоимости груза, причины его несохранности. Если эксперт затрудняется точно установить причину повреждения, порчи груза или его тары, то он должен указать в акте те мотивы, по которым невозможно определить эту причину.

6.5 Особенности правового регулирования выдачи грузов при перевозке в международном железнодорожном сообщении

При перевозке в международном железнодорожном сообщении в соответствии со ст. 26 СМГС по прибытии груза на станцию назначения перевозчик обязан выдать накладную и груз получателю, который должен их принять. При этом получатель обязан уплатить все причитающиеся провозные платежи перевозчику, выдающему груз, если соглашением между ними не предусмотрено иное. Таким образом, в отличие от внутренних правил СМГС устанавливает обязанность грузополучателя по общему правилу (ст. 31 СМГС) оплатить часть провозных платежей. Необходимо отметить, что получатель согласно СМГС должен оплатить все причитающиеся перевозчику провозные платежи полностью, даже при отсутствии части указанного в накладной груза, причем указанное правило является императивным и не может быть изменено по соглашению сторон. При этом СМГС установлено, что требование о возврате уплаченных провозных платежей за отсутствующую (невыданную) часть груза может быть предъявлено получателем только в претензионном порядке.

Правилами перевозок грузов (приложение 1 к СМГС) конкретизирован порядок выдачи груза. Так, перевозчик выдает получателю предназначенные ему листы накладной (оригинал накладной и лист уведомления о при-

бытии груза) и приложенные к ней сопроводительные документы, а получатель в графе «Выдача груза» листа выдачи груза проставляет дату, подпись и другие сведения, предусмотренные национальным законодательством страны назначения груза. Фактическая выдача груза осуществляется после оформления выдачи груза в накладной и удостоверяется подписями перевозчика и получателя в документе, установленном национальным законодательством страны выдачи груза. Однако перевозчик и получатель могут договориться и об ином порядке выдачи груза. Особенности выдачи существуют и при возникновении досылки части груза.

Аналогично УЖТ в СМГС установлено, что грузополучатель должен принять прибывший в его адрес груз. Однако в ст. 26 СМГС определена возможность для получателя отказаться от приема груза в тех случаях, когда его качество по вине перевозчика изменилось настолько, что груз нельзя полностью либо частично использовать по первоначальному назначению.

Степень повреждения или порчи груза, а также процент снижения его качества определяются, как правило, по результатам экспертизы. Получатель должен принять груз, если установлено, что часть груза осталась неповрежденной или качество всего груза снизилось на процент, позволяющий его использование по первоначальному назначению, в том числе при возможности восстановления поврежденного груза. В таком случае считается, что перевозчик ненадлежаще выполнил договор перевозки [22].

Получатель может вступить в договор перевозки, не принимая груз, а представив заявление об изменении договора, т. е. переадресовке. Он имеет право сделать это, как отмечалось ранее, согласно ст. 25 СМГС только при нахождении груза на входной пограничной станции страны назначения. Если груз проследовал эту станцию, то изменить договор перевозки получатель может лишь в соответствии с национальным законодательством страны назначения.

Порядок выдачи грузов, перевозившихся в международном железнодорожном сообщении, определяется Правилами выдачи грузов и п. 37 Правил перевозок грузов (приложение 1 к СМГС) и в целом аналогичен порядку выдачи грузов, перевозившихся во внутривнутриреспубликанском железнодорожном сообщении, который рассмотрен в п. 6.3 настоящего учебно-методического пособия.

В ст. 26 § 4 СМГС указаны случаи, при которых *перевозчик обязан участвовать в проверке массы, количества мест и состояния груза, когда груз выгружается получателем:*

1) груз прибыл на станцию назначения с признаками, свидетельствующими о возможности доступа к грузу, находящемуся в вагоне, интермодальной транспортной единице (далее – ИТЕ) или автомобильном транспортном средстве (далее – АТС) с неповрежденными пломбами отправителя, знаки которых соответствуют указанным в накладной;

2) груз прибыл на станцию назначения в вагоне, ИТЕ или АТС с утраченными, поврежденными пломбами либо с пломбами, знаки которых не соответствуют указанным в накладной (перевозчик имеет право отказаться от участия в проверке груза, при наличии как минимум одной неповрежденной пломбы отправителя, исключающей доступ к грузу, знаки которой соответствуют указанным в накладной);

3) перевозившийся на открытом подвижном составе груз имеет признаки недостачи, повреждения, порчи, которые можно определить по наружному осмотру;

4) скоропортящийся груз прибыл с нарушением срока доставки;

5) перевозчиком не соблюден температурный режим перевозки в обслуживаемых им рефрижераторных вагонах;

6) груз погружен перевозчиком.

Следует отметить, что приведенные в СМГС случаи в целом совпадают с обстоятельствами, указанными в п. 57 УЖТ в качестве обязательных для выдачи груза с проверкой перевозчиком, а основные отличия имеются по пп. 1 и 2 представленного выше перечня. Количество мест груза и массу груза при проверке определяют порядком, установленным в п. 38 Правил перевозок грузов (приложение 1 к СМГС).

Перевозчик по своей инициативе или по требованию получателя обязан согласно ст. 29 СМГС составить коммерческий акт, если при проверке груза во время его перевозки или выдачи груза устанавливает:

1) несоответствие наименования, массы или количества мест груза сведениям, указанным в накладной;

2) несоответствие маркировки на местах груза сведениям, указанным в накладной о знаках (марках) мест груза, станции и железной дороге назначения, получателе, количестве мест груза;

3) повреждение, порчу груза;

4) отсутствие накладной или отдельных ее листов по данному грузу или груза по данной накладной (утрата).

При перевозке вагона, не принадлежащего перевозчику, коммерческий акт составляется перевозчиком только в случае обнаружения последнего из указанных случаев.

Если при проверке груза будет обнаружено уменьшение массы груза, не превышающее норму, указанную в ст. 43 СМГС, которая устанавливает ограничение ответственности перевозчика при недостатке массы груза, то коммерческий акт не составляется, а определенную при проверке массу груза перевозчик указывает в графе «Отметки перевозчика» накладной и заверяет оттиском штампа перевозчика.

Содержание коммерческого акта должно отвечать требованиям, указанным в п. 35 Правил перевозок грузов (приложение 1 к СМГС) и Служебной инструкции к СМГС (далее – СИ к СМГС).

Согласно СИ к СМГС в пути следования или на станции назначения коммерческий акт также составляется в трех экземплярах, из которых два экземпляра с приложениями остаются у перевозчика, его составившего, а один экземпляр соответственно прилагается к накладной и следует до станции назначения или выдается получателю в порядке, установленном национальным законодательством. Однако если на передаточных станциях в перегрузочном сообщении проведена проверка груза двумя сторонами, то коммерческий акт составляется в пяти экземплярах, из которых два экземпляра с приложениями, остаются у составившего коммерческий акт перевозчика, один экземпляр прилагается к накладной и следует до станции назначения, а два оставшихся передаются сдающему или принимающему перевозчику соответственно.

Следует отметить, что в соответствии с СМГС, если национальным законодательством страны назначения груза допускается составление коммерческого акта после выдачи груза получателю, то он может обратиться к выдающему груз перевозчику для составления акта (в том случае, когда соответствующую причину невозможно было обнаружить внешним осмотром при выдаче груза) непосредственно после выявления несохранности груза, но не позднее чем через трое суток после выдачи груза.

Получателю предоставлено право предъявить претензию о возмещении за утрату груза по истечении 30 дней после окончания срока его доставки, исчисленного согласно ст. 24 СМГС. В обязанности получателя входит прием груза, прибывшего не позднее 6 месяцев после истечения срока его доставки, и возврат перевозчику уплаченных им денежных сумм получателю в качестве возмещения за утрату груза, возврата провозных платежей и других расходов по перевозке груза. При этом получатель имеет право предъявить к перевозчику претензию об уплате неустойки за просрочку в доставке груза, а также о возмещении за недостачу, повреждение, порчу или снижение качества груза.

В ст. 28 СМГС установлен порядок действий сторон при наличии препятствий к перевозке и выдаче груза. Так, если возникает препятствие к перевозке груза по не зависящим от перевозчика причинам, то он может самостоятельно изменить при перевозке первоначальный путь следования до станции назначения или запросить указание отправителя на то, как поступить с грузом.

В том случае, когда перевозчик не может выполнить перевозку груза с изменением первоначального пути следования, продолжить перевозку или выдать груз получателю по не зависящим от него причинам, он обязан немедленно запросить указания отправителя. Перевозчик, у которого возникли препятствия к перевозке или выдаче груза, направляет запрос об указаниях отправителя договорному перевозчику. Отправитель сообщает свои указания договорному перевозчику, который передает их перевозчику,

направившему соответствующий запрос. Такие указания о действиях с грузом должны поступить перевозчику в течение восьми суток после направления запроса отправителю, по скоропортящимся грузам – в течение трех суток, а в отношении животных – в течение двух суток.

Если эти указания не поступают перевозчику в рассмотренный выше срок или они не могут быть реализованы перевозчиком, а также в том случае, когда состояние груза требует осуществления неотложных мероприятий (соблюдение установленных сроков в такой ситуации не требуется), он имеет право самостоятельно распорядиться грузом (ст. 28 СМГС).

Согласно параграфу 5 ст. 28 СМГС, если отправитель в накладной указал, как следует поступить с грузом при возникновении препятствий к перевозке и выдаче груза, перевозчик должен реализовать эти указания отправителя. Однако если перевозчик решил, что выполнение этих указаний невозможно, он имеет право поступить с грузом в соответствии с рассмотренным выше – запросить новые указания отправителя, произвести перевозку с изменением первоначального пути следования или самостоятельно распорядиться грузом в соответствии с параграфом 3 ст. 28 СМГС.

Параграфом 6 ст. 28 СМГС определено, что перевозчику должны быть оплачены все дополнительные провозные платежи и понесенные им расходы вследствие препятствия к перевозке или выдаче груза, возникшего по не зависящим от перевозчика причинам, а также предусмотренные национальным законодательством неустойки. Так, при изменении первоначального пути следования груза, обусловленном возникновением препятствий к перевозке груза по не зависящим от перевозчика причинам, согласно ст. 30 СМГС провозные платежи исчисляются за перевозку по измененному пути следования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Спирин, И. В.** Транспортное право / И. В. Спирин. – М. : Транспорт, 2001. – 303 с.
- 2 Устав железнодорожного транспорта общего пользования [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rw.by/uploads/userfiles/files/railway_chart.pdf. – Дата доступа : 10.09.2020.
- 3 **Быков, А. Г.** Основы автотранспортного права / А. Г. Быков, Д. И. Половинчик. – М. : Юридическая литература, 1986. – 336 с.
- 4 Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-3 «О железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rw.by/uploads/userfiles/files/railway_chart.pdf. – Дата доступа: 10.09.2020.
- 5 **Емельянов, А. С.** Транспортное право / А. С. Емельянов. – М. : ИД «Былина и К^о», 2007. – 208 с.
- 6 Гражданский кодекс Республики Беларусь с комментарием и обзором практики хозяйственных судов / под общ. ред. В. С. Каменкова. – Минск : Дикта, 2004. – 1136 с.
- 7 Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10 января 2009 г. № 19 «Об утверждении Устава государственного объединения «Белорусская железная дорога», внесении изменений 19 августа 2010 года № 1213» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/upload/iblock/0f8/railway_chart.pdf. – Дата доступа : 10.09.2020.
- 8 Закон Республики Беларусь от 17 июля 2018 г. № 130-3 «О нормативных правовых актах» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=N11800130&p1=1>. – Дата доступа : 10.09.2020.
- 9 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). – Минск : Амалфея, 2015. – 216 с.
- 10 Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rw.by/uploads/userfiles/files/opsms.pdf>. – Дата доступа : 10.09.2020.
- 11 Постановление Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 18 июня 2019 г. № 51 «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/M/postanovlenie_mart_51_18_06_2019.pdf. – Дата доступа : 10.09.2020.
- 12 Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/cargo_transportation/services/normative_reference_information/pravila_perevozok_gruzov1/. – Дата доступа : 10.09.2020.
- 13 Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/pravila_perevozok_passajirov.pdf. – Дата доступа : 10.09.2020.

14 **Еловой, И. А.** Управление грузовой и коммерческой работой / И. А. Еловой, М. М. Колос, А. А. Кухарчик. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 211 с.

15 **Еловой, И. А.** Правовое регулирование отношений при приеме, транспортировке и выдаче грузов, перевозимых железнодорожным транспортом / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, А. А. Кухарчик. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 133 с.

16 Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Беларусь : в 2 кн. Кн. 2 / отв. ред. В. Ф. Чигир. – Минск : Амалфея, 2007. – 1383 с.

17 Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта общего пользования / под ред. Е. И. Зарецкой, В. П. Мороза. – Минск : Амалфея, 2004. – 736 с.

18 Договор железнодорожной перевозки грузов / И. А. Еловой [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 1996. – 98 с.

19 **Еловой, И. А.** Права, обязанности и ответственность сторон по договору перевозки грузов / И. А. Еловой, М. С. Казаченко. – Гомель : БелИИЖТ, 1990. – 52 с.

20 Инструкция по актово-претензионной работе на Белорусской железной дороге: утв. приказом Первого заместителя Начальника Белорусской железной дороги № 1510 НЗ от 30.12.2009. – Минск, 2009. – 79 с.

21 **Еловой, И. А.** Транспортное право: акты, претензии, иски / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, А. А. Кухарчик. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 121 с.

22 Комментарий к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/cargo_transportation/services/normative_reference_information/smgs_2019. – Дата доступа : 10.09.2020.

Учебное издание

ЕЛОВОЙ Иван Александрович
МАЛИНОВСКИЙ Евгений Викторович
НАСТАЧЕНКО Елена Владимировна

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Учебно-методическое пособие

Часть 1

Редактор *А. А. Павлюченкова*
Технический редактор *В. Н. Кучерова*

Подписано в печать 25.05.2021 г. Формат 60×84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 5,81. Уч.-изд. л. 6,22. Тираж 200 экз.
Зак. № 1500. Изд. № 13.

Издатель и полиграфическое исполнение:
Белорусский государственный университет транспорта.
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,
распространителя печатных изданий
№ 1/361 от 13.06.2014.
№ 2/104 от 01.04.2014.
№ 3/1583 от 14.11.2017.
Ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**

Кафедра управления грузовой и коммерческой работой

**И. А. ЕЛОВОЙ, Е. В. МАЛИНОВСКИЙ,
Е. В. НАСТАЧЕНКО**

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Часть I

Гомель 2021