

На правах рукописи

СОЛОВЬЕВА
Мария Анатольевна

**ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ
В РОССИИ И ГЕРМАНИИ
(СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ)**

Специальность 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право;
семейное право; международное частное право

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Краснодар - 2012

Диссертация выполнена на кафедре предпринимательского права ФГБОУ ВПО «Уральская государственная юридическая академия»

Научный руководитель	доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ Белых Владимир Сергеевич
Официальные оппоненты:	доктор юридических наук, профессор Тужилова-Орданская Елена Марковна
	кандидат юридических наук, доцент, Морозов Сергей Юрьевич
Ведущая организация	ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет»

Защита состоится 15 марта 2012 г. в 10-00 часов на заседании объединённого диссертационного совета ДМ 220.038.10 при Кубанском государственном аграрном университете по адресу: 350044, г. Краснодар, ул. Калинина, 13.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Кубанского государственного аграрного университета.

Автореферат разослан «___» февраля 2012 г.

Учёный секретарь
диссертационного совета
доктор юридических наук,
профессор

В.П. Камышанский

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена следующими важными причинами и условиями развития современной России.

Геополитические причины. Российская Федерация является крупнейшей страной мира, расположенной на востоке Европы и на севере Азии. Обширная территория государства предопределяет то, что одним из приоритетных направлений развития экономики России является эффективно действующая транспортная система, в том числе железнодорожное сообщение. Первостепенное значение железнодорожного транспорта для нашей страны обусловлено тем, что он наиболее приспособлен к ее разнообразному климату, топографическим особенностям. С помощью железнодорожного транспорта не только обеспечивается перемещение граждан в разные пункты назначения, но и осуществляется доставка груза соответствующему грузополучателю, что способствует полноценному функционированию производственного сектора экономики и снабжению населения жизненно необходимыми товарами.

Кроме того, территориальное положение нашего государства предопределяет важную роль железнодорожного транспорта в осуществлении Россией международной торговли. Существенное влияние на развитие железнодорожного транспорта оказывает активное взаимодействие с европейскими государствами, в которых железнодорожные сети отличаются хорошим состоянием и разветвленностью.

Социально-экономические причины. Железнодорожный транспорт является неотъемлемой частью современной экономики. Такая его роль объясняет существующую закономерность, а именно: чем лучше транспортная система, тем больше будут развиты производство, торговля, обмен, а следовательно, и общество и государство в целом. При этом сама возможность нашего государства быть членом открытого экономического пространства со свободным движением товаров и услуг во многом зависит от

качества и количества перевозок грузов железнодорожным транспортом. Именно поэтому развитие перевозки железнодорожным транспортом, в том числе грузов, является для России стратегически важным.

Причины, обусловленные развитием транспортного законодательства. Эффективность организации и осуществления перевозок грузов железнодорожным транспортом зависит от их правового регулирования, адекватного международно-правовому регулированию, в частности законодательству стран Европейского Союза. Усовершенствование правового регулирования, в том числе путем выработки единообразных правил, применимых как на территории одного государства, так и на международном уровне, позволит не только улучшить саму перевозку грузов железнодорожным транспортом, но и создать оптимальные условия для осуществления международной торговли и в целом следования инновационному пути развития.

Вместе с тем в России многочисленные нормативные правовые акты, регулирующие отношения по перевозке грузов железнодорожным транспортом, нередко дублируют друг друга, их нормы зачастую противоречивы, что, несомненно, снижает качество такого регулирования и затрудняет их применение на практике. Пример тому – конкуренция между ст. 796 ГК РФ и ст. 118 Устава железнодорожного транспорта 2003 г. (далее – УЖТ РФ).

Наряду с изложенными причинами актуальность выбранной темы обуславливают следующие процессы и факторы.

1. Усиливающийся процесс глобализации требует соответствия правового регулирования в области отношений по перевозке грузов железнодорожным транспортом в разных странах, так как железнодорожное сообщение осуществляется не только на территории России, но и далеко за ее пределами, где не всегда действуют соответствующие международные соглашения или возникают определенные трудности в связи с различными порядками регулирования.

2. Исторически между Россией и Германией сложились тесные взаимоотношения. В силу этого правовое регулирование договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в этих странах имеет много общих черт. В то же время Германия – одна из наиболее развитых стран Европы и мира в целом, чему в немалой степени способствует оптимальное регулирование отношений, возникающих в сфере перевозки грузов. Все это и предопределило выбор законодательства данного государства для сравнительного анализа.

3. Укрепление торговых отношений между Россией и Германией способствует активному развитию перевозочных отношений между этими государствами. Доля германских кредитов и инвестиций в российскую экономику велика (по сравнению с другими государствами). Названный фактор предопределяет особое внимание к изучаемой группе правоотношений, требует реформирования их отечественного регулирования.

Правоприменительный аспект. Отсутствие в действующем российском законодательстве понятия «перевозка», неоднозначная его трактовка в литературе вызывают трудности в правоприменительной практике. В частности, остается спорным вопрос о классификации перевозки или как услуги, или как подряда. Это затрудняет применение соответствующего нормативно-право-вого регулирования, определенных правовых институтов к данным правоотношениям.

Степень научной разработанности темы диссертационного исследования. Отдельные вопросы правового регулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом рассматривались в диссертациях на соискание ученой степени кандидата юридических наук В. Г. Баукина «Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта», А. Е. Егорова «Обязательство по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке и договор железнодорожной перевозки грузов», Е. Г. Джигоевой «Обязательство перевозки груза железнодорожным транспортом:

особенности ответственности участников и перспективы ее оптимизации», А. А. Довгополова «Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву», В. П. Мороз «Правовой статус участников железнодорожной перевозки груза», А. В. Расулова «Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике» и др.

Однако указанные работы посвящены непосредственно правовому регулированию отношений по перевозке грузов железнодорожным транспортом в России. Сравнительно-правового анализа договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии не проводилось. Уникальность данного исследования заключается в том, что в нем проводится детальное сравнение правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в РФ и в ФРГ. Это позволило выявить их положительные и отрицательные стороны и предложить использование первых в отечественной практике.

Объект и предмет исследования. Объект настоящего исследования – правоотношения, возникающие при оказании услуг перевозки грузов железнодорожным транспортом. Предмет исследования – теоретические и практические вопросы правового регулирования соответствующих отношений.

Цели и задачи диссертационного исследования. *Цель* исследования – проведение комплексного научного анализа нормативно-правового регулирования отношений, возникающих при перевозке грузов железнодорожным транспортом в России и Германии, выявление на этой основе направлений совершенствования российского транспортного законодательства.

В соответствии с названной целью были сформулированы и решались следующие *задачи*:

1) исследовать специфику такого объекта гражданских прав, как перевозка грузов железнодорожным транспортом по российскому праву,

сравнить ее с особенностями, свойственными этому объекту в немецком праве;

2) рассмотреть основные характеристики договора перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому и немецкому праву, выявить его особенности, позволяющие разграничить этот договор с иными договорами;

3) исследовать источники правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, обозначить проблемы, возникающие при их практическом применении, а также пути их разрешения;

4) рассмотреть правовое положение участников договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии, выявить основные особенности и компоненты (элементы) их статуса;

5) сформулировать предложения и рекомендации по совершенствованию российского законодательства и практики его применения.

Методологическая основа диссертационного исследования. В ходе работы использовались общенаучные методы исследования: синтеза, системного анализа и аналогии, а также специальные научные методы: технико-юридического анализа, исторический, логический. Метод сравнительно-правового анализа является одним из ключевых в настоящем исследовании, с его помощью изучены основные аспекты правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии.

Теоретическую основу диссертации составили работы российских ученых Т. Е. Абовой, М. М. Агаркова, В. С. Белых, М. И. Брагинского, В. В. Витрянского, А. М. Гуляева, В. А. Егiazарова, О. С. Иоффе, А. И. Каминки, Д. И. Мейера, С. Ю. Морозова, И. А. Покровского, В. Ф. Попондопуло, Г. П. Савичева, С. В. Сарбаша, А. П. Сергеева, Б. Л. Хаскельберга, П. П. Цитовича, Б. Б. Черепихина, Г. Ф. Шершеневича, К. К. Яичкова,

В. Ф. Яковлева. Используются также труды таких зарубежных исследователей, как Я. Шапп, J. Basedow, В. Czerwenka, R. Herber, I. Koller, K. Schmidt, P. Schmidt, M.-Ph. Weller, T. Wieske и др.

Научная новизна диссертации. Настоящая работа является первым комплексным сравнительно-правовым исследованием основных вопросов перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии. В ней установлены общие закономерности их правового регулирования, выявлены отличительные особенности. Благодаря изучению законодательных положений и научных подходов определены проблемы правового регулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом и обозначены возможные пути их разрешения, в том числе с учетом иностранного опыта.

В работе сформулированы выводы, обладающие научной новизной, и предложены конкретные практические рекомендации по повышению эффективности правового регулирования отношений, возникающих в области перевозок грузов железнодорожным транспортом.

На защиту выносятся следующие положения.

1. Обосновывается, что в действующем транспортном законодательстве (ст. 2 УЖТ РФ) необходимо закрепить понятие «перевозка грузов железнодорожным транспортом» путем перечисления действий, ее составляющих. Сформулировано авторское определение этого понятия:

Перевозка грузов – совокупность действий, направленных на принятие груза, его погрузку, перемещение из одного места в другое в соответствии с условиями договора, а также выдачу груза лицу, уполномоченному на получение груза.

2. Сформулировано авторское определение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом:

Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом – соглашение сторон, по которому одна сторона – перевозчик обязуется

совершить на профессиональной основе действия, направленные на принятие груза, его погрузку, перемещение из одного места в другое в соответствии с условиями договора, а также выдачу груза лицу, уполномоченному на получение груза, а другая сторона – грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза.

3. Доказывается, что в качестве существенных условий договора перевозки грузов железнодорожным транспортом выступают его предмет, срок и цена.

4. Аргументируется, что договор перевозки грузов железнодорожным транспортом должен признаваться разновидностью предпринимательского договора. Поэтому на него необходимо распространять общие правила (нормы) правового регулирования предпринимательских договоров.

5. Предлагается закрепить в ст. 2 УЖТ РФ следующее понятие:

«Грузоотправитель – физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки от своего имени или от имени владельца груза передает перевозчику груз для доставки его в пункт назначения и указано в перевозочном документе».

6. Обосновывается, что для устранения неоднозначного толкования соответствующих норм российского законодательства необходимо закрепить четкую систему платежей, подлежащих уплате по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом. В связи с этим в ст. 2 УЖТ РФ целесообразно установить, что под платой за перевозку грузов понимается цена их перевозки, расчет которой осуществляется по правилам применения тарифов.

Для определения соотношения понятий «плата за перевозку» и «сбор» следует ввести в УЖТ РФ специальную статью, посвященную платежам при осуществлении договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Редакция этой статьи может быть следующей: *«Во исполнение обязанности по оплате перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель обязуется внести плату за перевозку. В случае, если*

стороны в соглашении предусмотрели выполнение иных работ и оказание других услуг, то грузоотправитель уплачивает необходимые сборы в соответствии с действующим законодательством».

7. Обосновывается, что необходимо законодательно (в УЖТ РФ) закрепить принцип невиновности грузополучателя при вступлении его в перевозочные правоотношения, а оплату причитающихся перевозчику платежей рассматривать не как ответственность грузополучателя, а как обязанность по оплате перевозки, которую грузополучатель принял на себя путем выражения согласия на принятие прибывшего груза.

8. Аргументируется, что основанием прекращения обязательства, возникающего из договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, является одностороннее расторжение договора по инициативе грузоотправителя в любое время и без указания причин такого расторжения.

Теоретическая и практическая значимость исследования.
Теоретическое значение работы определяется тем, что сформулированные в ней положения и выводы могут быть использованы при дальнейшем изучении транспортного права России и иностранных государств. Кроме того, теоретические разработки автора могут применяться в процессе преподавания курсов «Гражданское право», «Предпринимательское право», а также специального курса «Транспортное право».

Практическое значение результатов диссертационного исследования заключается в том, что выводы, полученные в его процессе, могут быть применены в ходе совершенствования действующего законодательства, посвященного регулированию договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, а также использованы в правоприменительной деятельности.

Апробация результатов исследования. Диссертация подготовлена, рецензирована и обсуждена на кафедре предпринимательского права Уральской государственной юридической академии. Теоретические и практические выводы и положения, сделанные в ходе исследования, докладывались на научно-практических конференциях в г. Санкт-

Петербурге, г. Казани, г. Екатеринбурге, г. Женеве и нашли отражение в научных публикациях автора.

Структура работы обусловлена предметом, целью и задачами исследования. Она состоит из введения, трех глав, разбитых на десять параграфов, заключения, списка нормативных правовых актов и библиографического списка.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, определяются его объект и предмет, цели, задачи и методы, раскрывается научная новизна исследования, его теоретическая и практическая значимость, приводятся данные об апробации результатов исследования и его структуре.

Глава первая **«Общая характеристика договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»** посвящена анализу правовой природы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии.

В первом параграфе **«Перевозка: понятие, признаки»** рассматривается понятие *«перевозка»*, которое является центральным в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом. Раскрывается экономическая, логистическая, юридическая суть этого понятия. Автор приходит к выводу о том, что экономическая составляющая перевозки является определяющей.

Обращается внимание на то, что общеупотребительный, экономический, логистический смыслы понятия *«перевозка»* имеют *основополагающее значение*. *Перевозкой* при этом следует считать *действие по перемещению пассажиров или различных видов грузов путем изменения их местоположения с использованием транспортного средства*. Однако анализ этого понятия с юридической точки зрения показал, что под *перевозкой* нужно понимать не только перемещение, но и погрузку и выгрузку груза. Данный подход принят в Германии, где в конструкцию договора перевозки грузов железнодорожным транспортом наряду с действием *«перевозка»* включены сопутствующие ему действия с момента погрузки до момента доставки груза грузополучателю в пункт назначения. Все действия, а именно погрузка грузов на транспортное средство, их перемещение и выдача грузополучателю, составляют сложный комплекс и

направлены на общий результат – изменение местоположения груза, что и охватывается договором перевозки грузов железнодорожным транспортом. Выведение даже одного из этих элементов за договорные рамки означает образование иного договорного типа, отличного от договора перевозки.

Таким образом, в Германии наряду с понятием «перевозка» в *общеупотребительном значении* выделяется понятие «перевозка», *используемое в юридической конструкции*, а именно в *договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом*. Результаты исследования позволили автору сделать вывод о том, что применительно к российскому праву с учетом опыта Германии также следует различать понятие «перевозка» в *основополагающем значении* и понятие «перевозка», *используемое в юридической конструкции (в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом)*.

Для четкой регламентации отношений в сфере перевозки грузов железнодорожным транспортом предлагается на законодательном уровне закрепить понятие «перевозка», *используемое в юридической конструкции (в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом)*, перечислив действия, ее составляющие. В частности, в ст. 2 УЖТ РФ необходимо добавить следующее понятие: *«Перевозка – совокупность действий, направленных на принятие груза, его погрузку, перемещение из одного места в другое в соответствии с условиями договора, а также выдачу груза лицу, уполномоченному на получение груза»*. Это позволит избежать некоторой двойственности в понимании *перевозки*, а также минимизировать споры, связанные с определением момента заключения соответствующего договора.

Второй параграф **«Источники правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»** посвящен системе источников правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии. В его рамках рассматриваются системы соответствующих нормативных правовых актов, определяется их соотношение. Так, в России основными актами,

регулирующими договор перевозки грузов железнодорожным транспортом, являются ГК РФ и УЖТ РФ, последний, в свою очередь, содержит около 30 норм, отсылающих к подзаконным нормативным правовым актам, а именно к правилам федеральных органов исполнительной власти. В Германии договор перевозки грузов железнодорожным транспортом регулируется нормами Германского торгового уложения (ГТУ), общими условиями сделок, закрепленными в Германском гражданском уложении (ГГУ).

В ходе исследования установлено, что действующее российское законодательство отличается *расщепленностью, переурегулированностью и значительной противоречивостью*. Чтобы устранить эти недостатки, необходимо выработать четкую иерархию нормативных правовых актов, регулирующих сферу перевозки грузов железнодорожным транспортом, и закрепить ее на законодательном уровне. В частности, предлагается прописать ее (иерархию) в отдельной статье УЖТ РФ путем перечисления основных актов, действующих в данной сфере правоотношений, а также определить их соотношение между собой с учетом предлагаемых изменений в п. 2 ст. 784 ГК РФ.

Еще одним важным направлением реформирования действующего законодательства в области перевозки грузов железнодорожным транспортом является устранение переурегулированности этих отношений. Этого можно достичь путем уменьшения количества подзаконных нормативных правовых актов, которые в настоящее время и регулируют перевозочные отношения. С учетом опыта иностранных государств (в том числе Германии), думается, эту проблему можно решить только путем *консолидации применяемых правил в едином документе*, наиболее удобном для применения.

Руководствуясь нормами ФЗ «О техническом регулировании», считаем целесообразным сгруппировать все технические условия по перевозке грузов железнодорожным транспортом в одном документе – техническом регламенте. Сосредоточение норм, посвященных перевозке грузов

железнодорожным транспортом, в едином унифицированном документе ликвидирует несогласованность норм в этой области законодательства. Кроме того, в соответствии со ст. 9 ФЗ «О техническом регулировании» технический регламент принимается на уровне федерального закона или постановления Правительства РФ в порядке, установленном соответственно для принятия федеральных законов и постановлений Правительства РФ. Это означает, что законная сила технического регламента выше, чем нормативного правового акта, принятого ведомственным органом, например МПС РФ. Указанное нововведение позволит также на законодательном уровне устранить привилегированное положение перевозчика, так как в дальнейшем будут отменены акты, принятые непосредственно органом, который ранее отвечал за осуществление перевозок. В УЖТ РФ должна быть предусмотрена ссылка на соответствующий технический регламент, что повысит эффективность применения законодательства о перевозке грузов железнодорожным транспортом.

В третьем параграфе **«Понятие и признаки договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»** исследуются понятие и признаки договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в российском и немецком праве. В большинстве своем признаки этих договоров совпадают, что обусловлено единообразным содержанием и схожей структурой данных договоров, закрепленных в законодательстве обоих государств. Вместе с тем в некоторых моментах законодательство России и Германии различается, что предопределяет ряд важных особенностей анализируемых договоров.

Так, в Германии договор перевозки грузов железнодорожным транспортом признается предпринимательским на законодательном уровне. В российском же законодательстве его предпринимательский характер не закреплен. Используя немецкий опыт, следует закрепить этот признак в понятии договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, указав, что перевозчик осуществляет свои действия на профессиональной основе.

Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом как в Германии, так и в России является *возмездным*. Поэтому желательно нормативно закрепить, что цена является его существенным условием.

В российском законодательстве нет отдельной статьи, посвященной понятию договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. В связи с этим предлагается внести изменения в ст. 25 УЖТ РФ, в которой сформулировать следующее определение: договор перевозки грузов железнодорожным транспортом – это соглашение, по которому одна сторона – перевозчик обязуется совершить на профессиональной основе действия, направленные на принятие груза, его погрузку, перемещение из одного места в другое в соответствии с условиями договора, а также выдачу груза лицу, управомоченному на получение груза, а другая сторона – грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза.

В четвертом параграфе **«Разграничение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом и иных договоров»** раскрывается соотношение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом с иными договорами и прежде всего с договором подряда. В России и Германии сложились различные подходы к определению правовой природы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. В России на законодательном уровне закреплено, что это договор услуг (ст. 779 ГК РФ, ст. 6 УЖТ РФ), а по немецкому праву – это разновидность договора подряда. В частности, в немецком праве в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом можно выделить следующие элементы, характерные для договора подряда:

цель перевозки грузов железнодорожным транспортом – доставка груза в иное место (т. е. должна произойти перемена места груза) и при этом его надлежит выдать четко определенному лицу;

результат перевозки грузов железнодорожным транспортом – изменение места груза и доставка его определенному лицу;

перевозка грузов железнодорожным транспортом – выполнение работ, которые способствуют достижению указанного результата;

основной элемент реализации перевозки грузов железнодорожным транспортом – выполнение работы без недостатков: необходимо доставить надлежащему грузополучателю неповрежденный товар.

Признание того факта, что договор перевозки грузов железнодорожным транспортом обладает элементами договора подряда, позволяет применять в перевозочных правоотношениях соответствующие правила, например *институт субподряда*. Это расширяет деятельность профессиональных перевозчиков Германии и приводит к более эффективному развитию перевозочного сектора ее экономики.

Во второй главе **«Элементы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»** рассматривается правовое положение субъектов данного договора, а именно перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, анализируются их права и обязанности, а также особенности гражданско-правовой ответственности.

В первом параграфе **«Субъекты договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»** раскрывается статус указанных субъектов, что имеет первостепенное значение, так как статус предопределяет их права и обязанности.

Перевозчик – ключевая фигура в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом. Законодатель целенаправленно наделяет его статусом предпринимателя. Это связано с тем, что перевозка грузов железнодорожным транспортом может оказать негативное воздействие на безопасность жизни и здоровья граждан, имущество физических и юридических лиц, государственное и муниципальное имущество, а также на состояние окружающей среды. Поэтому статус перевозчика как предпринимателя должен быть зафиксирован в его определении.

Еще одной особенностью правового положения перевозчика является то, что в настоящее время ОАО «РЖД» в силу технологических

особенностей является основной, а в ряде регионов России – единственной коммерческой организацией, осуществляющей деятельность в сфере железнодорожных перевозок. Подобное положение лица принято называть *естественной монополией*, т. е. таким состоянием товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства, а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров (ст. 3 ФЗ «О естественных монополиях»).

Сформулированное нами понятие договора перевозки грузов железнодорожным транспортом позволяет выделить *ряд действий, которые должно совершать лицо для признания его грузоотправителем*. Во-первых, это заключение данным лицом от собственного имени или от имени владельца груза договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Во-вторых, передача им от собственного имени или от имени владельца груза перевозчику груза для перевозки. Эти действия помогают определить основные права и обязанности грузоотправителя по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом и потому должны быть отражены в соответствующем понятии. Поэтому предлагаем дополнить перечень ст. 2 УЖТ РФ следующим определением: грузоотправитель – физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки от своего имени или от имени владельца груза передает перевозчику груз для доставки его в пункт назначения и указано в перевозочном документе.

Грузополучатель – участник перевозочных правоотношений, чье правовое положение вызывает наибольшее количество дискуссий как в российской, так и в немецкой доктрине. Одни авторы полагают, что грузополучатель совместно с грузоотправителем выступает одной стороной договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, а значит,

договор является двусторонним. Вторые считают его самостоятельным субъектом рассматриваемых правоотношений, а договор – трехсторонним. Третьи называют грузополучателя третьим лицом, в пользу которого заключается договор, соответственно сам договор является договором в пользу третьего лица. Нормы современного отечественного законодательства о договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом не позволяют дать оценку его правовой природы. Исходя из анализа российского законодательства и немецкого правового опыта, автор приходит к выводу о том, что договор перевозки грузов железнодорожным транспортом является *договором в пользу третьего лица*.

Второй параграф **«Содержание договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»** посвящен содержанию данного договора, в том числе анализу основных прав и обязанностей участников изучаемых правоотношений.

Анализ положений российского и немецкого законодательства показывает, что права и обязанности перевозчика по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом в обоих государствах в большей степени совпадают. В то же время здесь можно выделить ряд особенностей.

Так, в Германии законодатель вместо узкого понятия «станция назначения» применяет более широкое понятие – «место назначения». Тем самым он делегирует сторонам договора право самостоятельно определять, куда будет доставлен груз. Такой подход целесообразно использовать и в российском законодательстве. Поэтому диссертант предлагает внести изменения в УКТ РФ, убрав жесткую привязку места доставки груза к железнодорожной станции назначения и употребляя в необходимых случаях словосочетания «пункт назначения» или «другое место».

Кроме того, существуют различия между правом перевозчика на удержание и реализацию груза по российскому законодательству и залоговым правом, коммерческим правом, предусматривающим его удержание по немецкому праву. В соответствии с российским правовым

регулированием права, предоставленные перевозчику, на практике зачастую неприменимы. Они не соответствуют той цели, которую преследовал законодатель, закрепляя их в действующем российском законе.

Обязанности и права грузоотправителя в российском и немецком законодательстве также во многом идентичны. Однако между ними есть и различия. Например, в Германии обязанность грузоотправителя по оплате перевозки груза сконструирована таким образом, что особенности ее исполнения определяются самими сторонами в соглашении. По российскому законодательству стоимость перевозки груза определяют органы государственной власти. При этом используются понятия, суть которых нигде не определена, а их соотношение между собой не установлено.

Для устранения неоднозначного толкования соответствующих правил действующего российского законодательства в нем необходимо закрепить четкую систему платежей, подлежащих уплате по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом. В связи с этим в ст. 2 УЖТ РФ представляется целесообразным установить, что под платой за перевозку понимается цена перевозки, расчет которой осуществляется по правилам применения тарифов.

Для определения соотношения понятий «плата за перевозку» и «сбор» в УЖТ РФ следует ввести статью, посвященную платежам при осуществлении договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Содержание этой статьи может быть следующим: «Во исполнение обязанности по оплате перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель должен внести плату за перевозку. В случае, если стороны в соглашении предусмотрели выполнение иных работ и оказание других услуг, то грузоотправитель уплачивает необходимые сборы в соответствии с действующим законодательством».

В работе выделяется общая направленность норм российского и немецкого законодательства, а именно: *наделение грузополучателя правами и обязанностями как третьего лица*. Несмотря на это, в России и Германии

процессы реализации грузополучателем своих прав и обязанностей различаются.

Согласно УЖТ РФ грузополучатель несет обязанности как по принятию груза, так и по его оплате. Правомочия грузополучателя сводятся к отказу от «плохого» груза, т. е. груза, который поврежден, испорчен или по иным причинам изменился в такой степени, что это исключает возможность даже частичного применения его по назначению.

В ГТУ, в отличие от российского законодательства, закреплена не обязанность грузополучателя принять груз, а право грузополучателя потребовать от перевозчика выдачи прибывшего груза. Причем грузополучатель вправе получить владение над грузом только тогда, когда выполнит обязанности по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом. Правоотношения между перевозчиком и грузополучателем характеризуются тем, что право одного участника обуславливает его обязанность по отношению ко второму участнику.

В немецком праве устанавливается именно *право, а не обязанность грузополучателя по принятию груза (ст. 421 ГТУ)*. Это сделано для того, чтобы обеспечить надлежащую охрану его прав. Например, грузополучатель не несет ответственности за просрочку в принятии груза до того момента, пока он не потребовал от перевозчика выдать ему груз и тем самым не принял на себя обязанности по оплате необходимых платежей, обозначенных ему заранее. С помощью такой формулировки законодатель вводит в перевозочные правоотношения равноправного участника, а также исключает возможность предъявления к нему необоснованных требований о возмещении затрат, понесенных перевозчиком. В этом заключается защитная функция названной нормы.

Кроме того, по немецкому праву грузополучатель самостоятельно определяет, принимать ли на себя обязанность по внесению платы за простой. Такая диспозитивность достигается предоставлением ему возможности выбора между правом требовать от перевозчика выдачи груза и

правом воздержаться от его реализации. Одновременно с выражением волеизъявления на принятие груза грузополучатель наделяется соответствующими обязанностями.

В связи с изложенным в работе предлагается закрепить в российском праве *принцип уполномочивания грузополучателя, в соответствии с которым грузополучатель наделяется правом на получение груза, а факт его принятия порождает для него последующие обязанности.*

В третьем параграфе **«Гражданско-правовая ответственность за нарушение условий договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»** раскрываются отдельные вопросы гражданско-правовой ответственности участников перевозочных правоотношений. В российском и немецком праве установлены конкретные основания привлечения данных субъектов к ответственности, причем между ними существуют определенные различия.

В соответствии с немецким законодательством перевозчик вправе привлекать для осуществления перевозки *исполняющего перевозчика*, который несет ответственность наряду с главным перевозчиком. Такого положения нет в российском законодательстве. Кроме того, в немецком праве прямо предусмотрено, что нарушение срока доставки груза является основанием для взыскания с перевозчика издержек или упущенной выгоды. В УЖТ РФ не содержится подобного указания, так как нарушение срока доставки влечет уплату пени, размер которой установлен законом (ст. 97 УЖТ РФ). Данное ограничение не позволяет сторонам взыскивать убытки, которые они понесли в связи с нарушением перевозчиком существенного условия договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. В связи с этим в УЖТ РФ необходимо закрепить ответственность перевозчика за нарушение срока доставки груза в виде возмещения упущенной выгоды и издержек грузоотправителю или грузополучателю.

Различия в нормах об ответственности грузополучателя по российскому и немецкому праву обусловлены разными подходами к

решению вопроса о вступлении грузополучателя в перевозочные правоотношения. В российском праве грузополучатель является лицом, обязанным принять груз в силу закона (абз. 1 ст. 36 УЖТ РФ), и надлежащим субъектом привлечения к ответственности за просрочку, в то время как в Германии (ст. 421 ГТУ) он наделяется лишь правом выразить свое волеизъявление на принятие груза, которое впоследствии при его согласии может повлечь обязанность по уплате причитающихся перевозчику платежей, в том числе за простой вагонов. Тем самым немецкий законодатель не рассматривает грузополучателя как лицо, ответственное за просрочку груза, так как до того момента, пока он не выразит своего согласия на принятие груза, он не участвует в этих правоотношениях и не может быть ответственным за последовавшее нарушение.

Учитывая изложенное и основываясь на конструкции договора в пользу третьего лица, диссертант предлагает установить в законе (УЖТ РФ) принцип невиновности грузополучателя при вступлении его в перевозочные правоотношения, а оплату причитающихся перевозчику платежей трактовать не как ответственность грузополучателя, а как обязанность, которую грузополучатель принял на себя путем выражения согласия на принятие прибывшего груза.

Глава третья **«Особенности порядка заключения, исполнения, изменения и прекращения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»** посвящена соответствующим особенностям на стадиях и этапах заключения, исполнения, изменения и прекращения данного договора.

В первом параграфе **«Порядок заключения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»** автор приходит к выводу о том, что данный договор считается заключенным с момента достижения его сторонами соглашения по всем существенным условиям. Именно это обстоятельство является основанием для перевозчика совершить на профессиональной основе действия, направленные на принятие груза, его

погрузку, перемещение из одного места в другое в соответствии с условиями договора, а также на выдачу груза лицу, управомоченному на получение груза, а для грузоотправителя – оплатить перевозку груза.

В связи с тем что УЖТ РФ не закрепляет четкого перечня, а соответственно и соотношения перевозочных документов, в работе подчеркивается *необходимость более четко сформулировать нормы о перевозочных документах в едином нормативном правовом акте – УЖТ РФ*. Это будет способствовать разрешению коллизионных вопросов в отношении договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

В работе обращается внимание на то, что целесообразно закрепить в законе (УЖТ РФ) возможность заключения договора как в устной, так и письменной форме, что позволит упростить реализацию договорного процесса.

Анализ законодательства России и Германии показывает, что в этих странах используются различные подходы к оформлению транспортной накладной и к определению ее юридической сущности. В частности, в Германии выдача транспортной накладной не является обязанностью грузоотправителя, а сама накладная только выполняет определенные функции, в том числе доказательственную. При таком понимании значения транспортной железнодорожной накладной *отсутствие в ней или неверное указание каких-либо данных не влечет недействительности самого договора перевозки грузов железнодорожным транспортом*.

Второй параграф называется **«Исполнение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»**. Исполнение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом имеет существенное значение и в России, и в Германии. Отмечается, что выделение принципов исполнения этого договора важно не только теоретически, но и практически, так как способствует эффективной реализации договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

В третьем параграфе **«Особенности изменения и прекращения**

договора перевозки грузов железнодорожным транспортом» делается вывод о том, что правила об изменении и расторжении договора закреплены в законодательстве обоих государств. В работе выделяется ряд особенностей, которые предопределяют существенные различия между этими правилами.

Одно из главных отличий заключается в том, что в немецком законодательстве, посвященном правовому регулированию договора перевозки грузов, в том числе железнодорожным транспортом, сформулирован правовой институт расторжения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправителем. Причем последний может сделать это в любое время и без указания причин (ст. 415 ГТУ).

Благодаря указанному праву грузоотправителя и применению соответствующих последствий расторжения договора в данной сфере создана своеобразная система «сдержек и противовесов» в правоотношениях по перевозке грузов между грузоотправителем и перевозчиком. В частности, это право грузоотправителя является так называемым регулятором поведения перевозчика и служит гарантией, что последний не будет злоупотреблять своими правами по договору. Вместе с тем права и интересы перевозчика защищены на законодательном уровне. Таким способом в немецком праве достигается равноправное положение грузоотправителя и перевозчика.

Право грузоотправителя расторгнуть договор является крайне важным, так как способствует более эффективной реализации принципа свободы договора, что представляется существенным для развития перевозки грузов железнодорожным транспортом в целом. При этом перевозчик теряет возможность злоупотреблять своим привилегированным положением, у него появляется мотивация на добросовестное выполнение своих обязанностей и, следовательно, уравнивается положение грузоотправителя и грузополучателя, с одной стороны, и перевозчика – с другой.

Российское законодательство не обеспечивает равенства прав сторон в рассматриваемых правоотношениях. По мнению диссертанта, введение норм, регулирующих право грузоотправителя расторгнуть договор перевозки

грузов, поможет его установлению. Данное нововведение будет способствовать качественному развитию действующего законодательства в области перевозки грузов железнодорожным транспортом, что в свою очередь будет содействовать формированию конкурентоспособного рынка перевозки грузов железнодорожным транспортом в России. Исходя из изложенного, автор предлагает закрепить право грузоотправителя на одностороннее расторжение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в любое время без указания причин на законодательном уровне.

В **заключении** подводятся итоги диссертационного исследования, формулируются выводы и рекомендации по совершенствованию соответствующего законодательства и практики его применения.

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных изданиях, указанных в перечне ВАК

1. *Соловьева М. А.* Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом как предпринимательский договор // Российский ежегодник предпринимательского (коммерческого) права. 2010. № 4 / под ред. В. Ф. Попондопуло. – СПб., 2011. – С. 315 – 320 (0,4 п. л.).

2. *Соловьева М. А.* Правовое положение грузополучателя в России и Германии: сравнительно-правовой анализ // Бизнес, менеджмент и право. – 2011. – № 2 (0,5 п. л.).

3. *Соловьева М. А.* Исполнение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии: сравнительно-правовой анализ // Российский юридический журнал. – 2012. - № 2. – С. 177 - 180 (0,4 п.л.).

По теме диссертационного исследования

опубликованы следующие работы

Другие статьи, тезисы докладов на научных конференциях

4. *Соловьева М. А.* Проблемы российского предпринимательства при вступлении России в ВТО: банковская сфера // Бизнес, менеджмент и право. – 2006. – № 3 (0,15 п. л.).

5. *Соловьева М. А.* Некоторые аспекты правового регулирования перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом // Тезисы докладов Международной научно-технической конференции молодых специалистов (21–25 апреля 2009 г.). – Магнитогорск, 2009. – С. 216–217 (0,1 п. л.).

6. *Соловьева М. А.* The rescission of the contract of transportation of goods by rail in Russia and in Germany: the comparative aspect // Право и суд в современном мире: материалы X Всероссийской ежегодной научно-практической конференции «Актуальные проблемы юридической науки и судебной практики». – Казань, 2011. – Вып. 10. – С. 577–584 (0,5 п. л.).

7. *Соловьева М. А.* Sources of legal regulation of contracts of goods transportation by rail in Russia: Definition, Types, Peculiarities // Journal of the Russian Academy of Legal Sciences Russian Law: theory and practice. – 2011. – № 2. – P. 143–148 (0,4 п. л.)

8. *Соловьева М. А.* К вопросу о существовании прецедента в Германии // Международные чтения, посвященные памяти профессора Императорского Новороссийского университета П. Е. Казанского: материалы Междунар. конф. (г. Одесса, 21–22 октября 2011 г.). – Одесса: Феникс, 2011. С. 138–140 (0,25 п. л.).

9. *Соловьева М. А.* К вопросу о принятии технического регламента в рамках правового регулирования отношений по перевозке грузов железнодорожным транспортом // ТехНАДЗОР. – 2011. – № 11(60) (0,15 п. л.).

Соловьева Мария Анатольевна

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Сдано в набор 13.02.2012. Подписано в печать 13.02.2012. Формат 60×84¹/₁₆. Бумага типогр. № 2. Печать
офсетная. Гарнитура Times Roman.

Усл. печ. л. 1,51. Уч.-изд. л. 1,48. Заказ. Тираж 100 экз.

Отпечатано в типографии КубГАУ
350044, г. Краснодар, ул. Калинина, 13