



Сергей Алексеевич
Плахотич

Sergey A. Plakhotich



Ирина Сергеевна
Плахотич

Irina S. Plakhotich

О внесении поправок в законодательство железнодорожного транспорта в связи с функционированием владельцев (операторов) подвижного состава и контейнеров

Amendments to railway transport legislation with respect to functioning of owners (operators) of rolling stock and containers

Аннотация

В статье рассматриваются правовые проблемы организации взаимодействия владельцев (имеющих статус оператора) подвижного состава, перевозчиков и грузовладельцев. Приводятся варианты изменения нормативных актов в области железнодорожного транспорта, которые, возможно, решат многие проблемы взаимоотношений между операторами, перевозчиками и грузовладельцами на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: владелец подвижного состава, оператор, перевозчик, владелец инфраструктуры, грузоотправитель, грузополучатель, запрос на подвижной состав, ответственность участников.

Summary

The article deals with the legal issues of organizing interaction between rolling stock owners (having the operator status), carriers and shippers. Possible amendments to regulations in the field of railway transport are proposed, which might address many problems existing between operators, carriers and cargo owners in rail transport industry.

Keywords: rolling stock owner, operator, carrier, infrastructure owner, shipper, consignee, request for rolling stock, responsibility of participants.

Авторы Authors

Плахотич Сергей Алексеевич, канд. техн. наук, доцент, заведующий кафедрой «Станции, узлы и грузовая работа» Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС), e-mail: Splakhotitch@sugr.usurt.ru. | Плахотич Ирина Сергеевна, старший преподаватель кафедры «Станции, узлы и грузовая работа» Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС), e-mail: IFrolova@yandex.ru

Sergey Alekseyevich Plakhotich, PhD in Engineering, Associate Professor, Head of "Stations, Junctions and Freight Work" Department, Ural State University of Railway Transport (USURT), e-mail: Splakhotitch@sugr.usurt.ru | Irina Sergeevna Plakhotich, Senior Lecturer, "Stations, Junctions and Freight Work" Department, Ural State University of Railway Transport (USURT), e-mail: IFrolova@yandex.ru

В области перевозочной деятельности железнодорожного транспорта важную роль играет федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (далее — Устав [4]). Данный закон регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования (далее — железнодорожный транспорт) и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг. Действие Устава распространяется также на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляются в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, а также на строящиеся железнодорожные линии, примыкающие к железнодорожным путям общего пользования.

За 12 лет действия Устава было внесено девять поправок. Последние изменения касались страховых выплат пострадавшим пассажирам и родственникам погибших пассажиров вследствие нарушения перевозчиком правил безопасности пассажирских перевозок.

В Государственную Думу РФ 22 июля 2013 года Правительство РФ [1] внесло очередные серьезные изменения и дополнения, касающиеся деятельности на транспортном рынке владельцев подвижного состава, в том числе операторов грузовых вагонов и контейнеров.

Так, в статье 2 Устава предлагается изменить некоторые основные понятия:

1) «перевозчик — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный **отправителем предьявителем**¹ груз, багаж, грузобагаж, *не принадлежащий им порожний грузовой вагон (далее — порожний грузовой вагон)*², а также выдать груз, багаж, грузобагаж, *порожний грузовой вагон* управомоченному на его получение лицу (получателю)»;

2) «грузоотправитель (отправитель) — физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени и указано в перевозочном документе, вверенный им перевозчику груз, **багаж**, гру-

зобагаж, *не принадлежащий им порожний грузовой вагон (далее — порожний грузовой вагон)*, контейнеры»;

3) «грузополучатель (получатель) — физическое или юридическое лицо, управомоченное на получение груза, **багажа**, грузобагажа, *порожного грузового вагона*»;

4) «перевозочный документ — документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза, *порожного грузового вагона* (транспортная железнодорожная накладная) или удостоверяющий заключение договора перевозки пассажира, багажа, грузобагажа (проездной документ (билет), багажная квитанция, грузобагажная квитанция)».

А вот предлагаемая Правительством РФ редакция используемого понятия в Уставе получилась не совсем полная. На наш взгляд, должна быть следующая редакция: «железнодорожные пути общего пользования — железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, *порожних грузовых вагонов* по обслуживанию пассажиров, **грузоотправителей (отправителей)**, **грузополучателей (получателей)** и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции».

В ст. 2, 3, 4, 22, 31 Устава и другие статьи данного закона также включены слова «порожние грузовые вагоны», и не будем на этом останавливаться, за исключением отдельных изменений. Например, понятие оператор стало более «свободным» от привязки обязанности предоставления грузовых вагонов и контейнеров только перевозчику, т. е. ОАО «РЖД»: «*оператор — оператор железнодорожного подвижного состава, контейнеров, которым является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие железнодорожный подвижной состав, контейнеры на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по предоставлению этого железнодорожного подвижного состава, контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом юридическим или физическим лицам*».

Только одно непонятно в этом определении. Каким именно «физическим лицам» осуществляется предоставление подвижного состава? Наверное, индивидуальным предпринимателям и гражданам, не осуществляющим предпринимательскую деятельность? В частном случае, если гражданин решит отправить в вагоне или контейнере домашние вещи в другой город при переезде, то тогда справедливо. Но гражданину будет затруднительно разобраться в правовых перипетиях транспортных отношений. Гражданин, как потребитель транспортных услуг, не должен обременяться дополнительными проблемами.

¹Синим цветом выделена предлагаемая редакция автора.

²Курсивом выделены слова из текста законодательной инициативы Правительства РФ.

В ст. 3 Устава второй абзац предлагается изложить в новой редакции, что должно учитывать новые реалии времени — активное участие операторов грузовых вагонов и контейнеров: «*Правила перевозок грузов и порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом (далее — правила перевозок грузов железнодорожным транспортом) представляют собой «Правовые акты, которые содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, операторов и иных владельцев железнодорожного подвижного состава, контейнеров, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц, и регулируют порядок приема грузов (порожних грузовых вагонов), контейнеров, не принадлежащих перевозчику, к перевозке и порядок их выдачи, определяют условия перевозки грузов (порожних грузовых вагонов), контейнеров с учетом их особенностей, безопасности движения, сохранности грузов, железнодорожного подвижного состава, контейнеров, а также с учетом экологической безопасности. Положения настоящего Устава, регулирующие отношения, связанные с перевозкой грузов, применяются к отношениям, связанным с перевозкой не принадлежащих перевозчику порожних грузовых вагонов и контейнеров, если иное не установлено настоящим Уставом».*

По законодательному проекту Правительство РФ в ст. 7 Устава предлагает включить дополнительные положения, учитывающие интересы Вооруженных Сил РФ: «*В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, перевозчики, операторы, иные владельцы железнодорожного подвижного состава, контейнеров обязаны предоставить принадлежащий им железнодорожный подвижной состав, контейнеры уполномоченной организации железнодорожного транспорта для их использования в интересах Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, а также создаваемых на военное время специальных формирований.*

Количество единиц железнодорожного подвижного состава, контейнеров, сроки их передачи, период их использования в интересах указанных войск, формирований и органов определяются уполномоченной организацией самостоятельно, исходя из заявляемых войсками, формированиями и органами потребностей в перевозках.

Возмещение убытков, понесенных перевозчиками, операторами, иными владельцами железнодорожного подвижного состава, контейнеров в связи с предоставлением их железнодорожного подвижного состава, контейнеров уполномоченной организации, осуществляется в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации».

Очень важную ст. 11 Устава дополнили следующим текстом:

«Форма заявки, правила и порядок ее оформления и представления, форма учетной карточки для учета выполнения заявки, порядок ее ведения и оформления устанавливаются правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Заявки на перевозку порожних грузовых вагонов не представляются».

С целью упорядочить начальные отношения между владельцами грузовых вагонов и контейнеров (в том числе операторов), перевозчиком и владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта предлагается по-новому изложить ст. 12 Устава:

«Для согласования перевозки порожних грузовых вагонов (контейнеров) отправитель до предъявления к перевозке данных вагонов (контейнеров) представляет Перевозчику запрос на перевозку порожних грузовых вагонов (далее — запрос).

Перевозчик согласовывает запрос с владельцем инфраструктуры.

Владелец инфраструктуры вправе отказать в согласовании запроса по основаниям, предусмотренным для отказа в согласовании владельцем инфраструктуры заявки.

Перевозчик вправе отказать в согласовании запроса в следующих случаях:

- 1) введение, согласно ст. 29 настоящего Устава, прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов, порожних грузовых вагонов по маршруту следования порожних грузовых вагонов;
- 2) отказ владельца инфраструктуры в согласовании запроса;
- 3) обоснованное отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки порожнего грузового вагона;
- 4) иной случай, предусмотренный настоящим Уставом, иными федеральными законами и нормативными правовыми актами.

Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки порожних грузовых вагонов, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа в согласовании запроса, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Форма запроса и порядок его согласования устанавливаются правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом».

Применение термина «запрос» оправдано, так как «заявка» предъявляется при перевозках грузов, а вагоны и контейнеры — это транспортные средства, но никак не груз.

Ст. 20 Устава, где речь идет порядке подачи вагонов, контейнеров, предлагается дополнить абзацами, серьезно затрагивающими интересы грузоотправителей и грузополучателей:

«При обнаружении технической неисправности и (или) непригодности для перевозки конкретного груза подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров,

не принадлежащих перевозчику, перевозчиком составляется акт общей формы.

Замена таких вагонов, контейнеров на исправные (пригодные) обеспечивается грузоотправителем.

При невыполнении перевозчиком заявки по причине технической неисправности и (или) непригодности для перевозки конкретного груза подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчику, перевозчик освобождается от ответственности по ст. 94 настоящего Устава за невыполнение заявки».

Почему замена неисправного и непригодного вагона и контейнера возлагается на грузоотправителя? Это возможно только в случае наличия договора между грузоотправителем и собственником контейнеров о подводе вагонов и контейнеров; в предлагаемом тексте об этом речь не идет. Далее, зачем в эту статью включать положения о случае освобождения перевозчика от ответственности за невыполнение заявки? Ст. 117 Устава уже содержит перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за невыполнение заявки. Можно было бы просто добавить в ст. 117 Устава предлагаемое обстоятельство освобождения перевозчика от ответственности.

Четвертый абзац ст. 29 Устава гласит:

«Ограничение погрузки и перевозки грузов, грузобагажа на отдельные железнодорожные станции в связи с необеспечением выгрузки грузополучателями или неприемом вагонов железными дорогами иностранных государств проводится владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением перевозчиков и федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта».

Правительством РФ предлагается заменить четвертый абзац ст. 29 Устава следующим текстом:

«Ограничение погрузки и перевозки грузов, грузобагажа, порожних грузовых вагонов на отдельные железнодорожные станции в связи с необеспечением выгрузки грузополучателями (получателями), неприемом порожних грузовых вагонов получателями (грузоотправителями) в нарушение ст. 36 настоящего Устава или неприемом вагонов железными дорогами иностранных государств проводится владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением перевозчиков и федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта».

Такая же ситуация с четвертым абзацем ст. 31 Устава.

Текст:

«За время простоя вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки по не зависящим от перевозчика или владельца инфраструктуры обстоятельствам грузоотправителем, грузополучателем вносится плата за пользование вагонами, контейнерами по договору, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации. В случае задержки переадресовки грузов по вине перевозчика плата за пользование вагонами, контейнерами не вносится.

Замена:

«За время простоя вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки по причинам, зависящим от грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), указанными лицами вносится перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими перевозчику, а также плата за занятие железнодорожных путей общего пользования железнодорожным подвижным составом независимо от его принадлежности. Соответственно, перевозчиком вносится плата владельцу инфраструктуры за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава. Размеры указанных выплат устанавливаются соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации».

А как быть с монопольным положением владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта по отношению к перевозчикам и собственникам подвижного состава (операторам)? Существует действующее Тарифное руководство № 2 («Сборы за пользование грузовыми вагонами и контейнерами на железнодорожном транспорте»), и не надо применять договорные тарифы за пользование железнодорожными путями общего пользования.

В абзацы 3 и 4 ст. 33 Устава предлагается включить фразу: «...срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом)».

Возникает вопрос: что это за «корректировка срока доставки», если за нарушение срока доставки груза перевозчиком ст. 97 Устава предусмотрена ответственность перевозчика. Это значит, что разрешается нарушать ст. 114 Устава, когда любые соглашения об устранении или ограничении ответственности перевозчика считаются недействительными. Это правило действует на железных дорогах России с 1888 г.

При этом предлагается ст. 33 Устава дополнить абзацем следующего содержания:

«Порожние грузовые вагоны считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом (что за корректировка такая? — Авт.)) перевозчик подал получателю уведомление о прибытии порожних грузовых вагонов на железнодорожную станцию назначения» (в какой срок? — Авт.).

Законопроект предусматривает включение в ст. 36 Устава дополнительного абзаца:

«Получатель (грузоотправитель, отправитель) вправе отказаться от приема порожнего грузового вагона, контейнера, прибывшего в его адрес под погрузку конкретного груза, если он не может быть использован под погрузку этого груза по причине технической неисправности или непригодности в коммерческом отношении».

Возникает вопрос: эти вагоны прибыли по договору между получателем и собственником подвижного состава? Кто будет возмещать расходы перевозчику и владельцу инфраструктуры за возврат этих вагонов? Тем более, в ст. 20 Устава в предлагаемой законопроектом редакции ответственность несет получатель неисправных и непригодных вагонов, контейнеров. Если получатель таких транспортных средств откажется от использования под погрузку, какие у него есть гарантии освобождения от ответственности за невыполнение заявки, если такие транспортные средства поступили не по вине получателя? И почему в ст. 116 Устава (основания освобождения грузоотправителя (отправителя) от ответственности за невыполнение заявки на отправку груза) Правительство РФ не предусмотрело обстоятельство, освобождающее грузоотправителя (отправителя) от ответственности за невыполнение заявки на перевозку груза из-за поступления неисправных и непригодных транспортных средств под погрузку не по вине грузополучателя (получателя)?

В законопроекте Правительства РФ предлагается ст. 39 дополнить перечнем оснований внесения платежей владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта за время нахождения вагонов в адрес грузополучателей (грузоотправителей) из-за задержки или нахождения транспортных средств на путях станций этого владельца:

«За нахождение порожних или груженых вагонов, в том числе с контейнерами, или иного железнодорожного подвижного состава независимо от их принадлежности на железнодорожных путях общего пользования, в том числе в местах общего пользования, по причинам, не зависящим от владельца инфраструктуры, перевозчик вносит владельцу инфраструктуры плату за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава (далее — плата за простой вагонов в перевозочном процессе) в течение всего времени:

- ожидания погрузки, выгрузки, подачи, приема вагонов, контейнеров;
- нахождения вагонов под таможенными операциями, в том числе при выполнении работ по инициативе или указанию таможенных органов либо иных органов государственного контроля (надзора);
- задержки вагонов в пути следования, в том числе на промежуточных железнодорожных станциях из-за неприема железнодорожной станцией назначения. (По чьей вине? А если неприем по вине владельца инфраструктуры, то кто отвечает за это? — Авт.);
- задержки вагонов, контейнеров под грузовыми операциями свыше технологического времени, установленного договорами для выполнения таких операций.

Если в указанных случаях вагоны находились на железнодорожных путях общего пользования, в том числе в местах общего пользования, по причинам, зависящим от грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования, указанные лица вносят перевозчику плату за занятие железнодорожных путей общего пользования железнодорожным подвижным составом, которая включает плату за простой вагонов в перевозочном процессе и другие затраты и расходы перевозчика, связанные с таким занятием. Если перевозчик является одновременно и владельцем инфраструктуры, то плата за занятие железнодорожных путей общего пользования железнодорожным подвижным составом вносится грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем), владельцем железнодорожных путей необщего пользования непосредственно владельцу инфраструктуры как перевозчику.

За время нахождения вне перевозочного процесса порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования, в том числе в местах общего пользования, по причинам, зависящим от владельцев вагонов (в том числе перевозчиков, являющихся владельцами вагонов), указанные лица вносят владельцу инфраструктуры плату за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава, не задействованного в перевозочном процессе (далее — плата за простой вагонов вне перевозочного процесса). Указанная плата не взимается с владельцев вагонов, являющихся владельцем инфраструктуры, на которой находятся данные вагоны.

Размеры указанных в настоящей статье выплат определяются соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

Грузоотправители (отправители), грузополучатели (получатели), владельцы железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающие грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) своими локомотивами, освобождаются от выплат, связанных с нахождением вагонов на железнодорожных путях (занятием путей) в следующих случаях:

- простой вагонов произошел по причинам, не зависящим от грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования или владельцев вагонов;
- обстоятельства непреодолимой силы, военные действия, блокада, эпидемия вызвали перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования, а также иные обстоятельства, при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов;
- вагоны не приняты к перевозке в связи с прекращением или ограничением приема к перевозке грузов, грузобагажа, порожних грузовых ваго-

нов в случаях, предусмотренных ст. 29 настоящего Устава, по причинам, зависящим от перевозчика».

В ст. 44 Устава установлены правила уборки, выгрузки и очистки транспортных средств после этого. Законопроект Правительства РФ предусматривает дополнительные требования в отношении владельцев вагонов (контейнеров) в развитии ранее указанных правил:

«После выгрузки грузов из вагонов, не принадлежащих перевозчику, в местах общего пользования владелец вагонов, который был указан в транспортной железнодорожной накладной на перевозку выгруженного груза, или грузополучатель по указанию этого владельца вагонов обязан в течение двадцати четырех часов с момента выгрузки обеспечить (это правило справедливо при наличии права выхода на пути общего локомотива у представителя железнодорожного пути необщего пользования) уборку порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, с железнодорожных путей общего пользования или предъявить такие вагоны, контейнеры для перевозки».

По истечении двадцати четырех часов с момента выгрузки грузов (контейнеров) из вагонов, не принадлежащих перевозчику, владелец вагонов, который был указан в транспортной железнодорожной накладной на перевозку выгруженного в месте общего пользования груза (контейнера), вносит плату за простой вагонов вне перевозочного процесса, предусмотренную ст. 39 настоящего Устава, за все время нахождения таких вагонов на железнодорожных путях общего пользования с момента выгрузки грузов (контейнеров).

Если в течение трех суток с момента выгрузки грузов (контейнеров) из вагонов владелец вагонов не обеспечил уборку вагонов из мест общего пользования или не обеспечил в установленном порядке предъявление таких вагонов для перевозки, плата за простой вагонов внеперевозочного процесса (в нормативных актах термина «внеперевозочный процесс» нет, а значит, возможна «вольность» в трактовании как перевозчиком, так и владельцем инфраструктуры — Авт.) взимается в пятикратном размере (от чего? — Авт.) за каждые последующие сутки после третьих (чем это обосновано? — Авт.) суток с момента выгрузки грузов (контейнеров)».

Последний абзац предлагаемого законопроекта Правительства РФ очень опасен при вольном толковании термина «внеперевозочный процесс». Так как нередки случаи, а практика это подтверждает, что перевозчик месяцами не выводит вагоны (контейнеры) после выгрузки с мест необщего пользования после своевременного уведомления о готовности уборки вагонов (контейнеров) грузополучателем. Тем самым перевозчик или владелец транспортных средств на основании п. 3.7 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования [2] обязан убрать вагоны (транспортные средства) после вы-

грузки (погрузки) с железнодорожных путей необщего пользования «не менее чем через два часа после уведомления» о готовности к уборке. Но предельный срок после двух часов не определен. Значит, убрать вагоны перевозчик может хоть через какое время (например, через месяц), а наказания для такой задержки по уборке в Уставе не предусмотрено. Следовательно, владелец транспортных средств или перевозчик, если вагоны (контейнеры) не принадлежат грузовладельцу или перевозчику, может «безнаказанно» пользоваться железнодорожными путями необщего пользования неограниченно и бесплатно!

Опять полный конфликт правовых норм в дополнительном абзаце в ст. 58 Устава (регулирующей отношения между перевозчиком и грузовладельцем в части подачи и уборки вагонов на пути необщего пользования):

«За работу локомотивов, принадлежащих перевозчикам, по подаче и уборке вагонов перевозчиками взимается сбор с грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования по договору, если иное не установлено законодательством Российской Федерации».

За подачу и уборку перевозчиком вагонов по принадлежащим ему железнодорожным путям необщего пользования с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев других железнодорожных путей необщего пользования перевозчиком (опять?) взимается сбор, включающий плату за работу локомотива, принадлежащего перевозчику, и плату за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику».

Законом «О железнодорожном транспорте в РФ» [3] не предусмотрено, чтобы у перевозчика были во владении железнодорожные пути необщего пользования.

«За подачу и уборку перевозчиком вагонов по не принадлежащим ему железнодорожным путям необщего пользования с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) перевозчиком взимается сбор, включающий плату за работу локомотива, принадлежащего перевозчику».

Если подача и уборка вагонов по железнодорожным путям необщего пользования, принадлежащим перевозчику (???), осуществляется локомотивом владельца других железнодорожных путей необщего пользования или иного лица, с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и указанных владельцев железнодорожных путей необщего пользования или иных лиц перевозчиком взимается плата за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику».

Размеры указанных сбора и платы устанавливаются соглашением сторон (когда для этого существует Тарифное руководство № 3, утвержденное Федеральной службой по тарифам), если иное не установлено законодательством Российской Федерации».

Также внесены дополнения в ст. 63 Устава — об использовании с согласия владельца (пользователя) железнодорожного пути необщего пользования для размещения своих вагонов (контейнеров), в части использования их путей для прохода вагонов (контейнеров) контрагентов по отдельному договору.

В связи с введением в участие перевозки грузов владельцев транспортных средств (в том числе операторов грузовых вагонов и контейнеров) изменилась кардинально ст. 94 Устава, предусматривающая ответственность грузоотправителей и перевозчика за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов. При этом уточнено, что перевозчик несет ответственность только за неподачу вагонов, принадлежащих перевозчику, в других случаях у перевозчика «совесть чиста»:

«Основаниями для возникновения ответственности грузоотправителя за невыполнение принятой заявки являются:

- неиспользование поданных вагонов, контейнеров;
- неподача вагонов, контейнеров перевозчиком по причинам, зависящим от грузоотправителя, в том числе невнесение им платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей, если иной порядок внесения этой платы не предусмотрен соглашением сторон;
- отказ грузоотправителя от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров;
- отсутствие собственных или арендованных и предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами».

Правительством РФ предлагается заменить эту часть ст. 94 Устава следующим текстом:

«Основаниями для возникновения ответственности грузоотправителя за полное или частичное невыполнение принятой заявки являются:

- *непредъявление к перевозке предусмотренного принятой заявкой количества груза в тоннах (если перевозка установлена в вагонах и тоннах) или*

количества контейнеров (если перевозка установлена в контейнерах), в том числе по причине необеспечения замены вагонов, контейнеров в случае, установленном статьей 20 настоящего Устава;

- *неподача вагонов, контейнеров перевозчиком по причинам, зависящим от грузоотправителя, в том числе по причине невнесения им платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей, если иной порядок внесения этой платы не предусмотрен соглашением сторон;*
- *отказ грузоотправителя от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров;*
- *отсутствие не принадлежащих перевозчику и предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами.*

Основанием для возникновения ответственности перевозчика за невыполнение принятой заявки является неподача по вине перевозчика грузоотправителю под погрузку вагонов, контейнеров в количестве, предусмотренном согласованной заявкой, или подача под погрузку принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров, непригодных для перевозок конкретного груза».

Ст. 120 Устава расширила перечень оснований и лиц, имеющих право предъявления претензий к перевозчику в случае нарушения последним условий договора перевозки. Теперь предлагается до суда предъявлять претензии при нарушении договоров перевозки порожнего грузового вагона (контейнера) и лицам, являющимся владельцами грузовых вагонов (контейнеров) по договорам перевозки.

В итоге можно сказать, что рассмотренный проект законопроекта Правительства РФ необходим. На железнодорожном транспорте действует более 2500 владельцев (операторов) подвижного состава, и правила их функционирования не полностью урегулированы нормативно правовой базой. В новой редакции Устав в какой-то части решит ряд проблем. **ИТ**

Список литературы

1. О внесении проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»: внесение на рассмотрение Государственной Думы РФ проекта федерального закона от 22.07.2013 г., № 4357п-П9.
2. Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования: приказ МПС России от 18.06.2003 г., № 26; зарегистрированы в Минюсте России 19.06.2003 г., пер. № 4764. — URL: <http://base.garant.ru/186037/>
3. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: федеральный закон РФ от 10.01.2003 г., № 17-ФЗ // Российская газета. — 2003. — № 3122, 18 января. — URL: <http://www.rg.ru/2008/08/26/geldordok.html>.
4. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 г.: вступил в силу 19.05.2003 г. // Собр. законод. РФ. — 2003. — № 2. — Ст. 170.