

ОСОБЕННОСТИ ПРАВООТНОШЕНИЙ СУБЪЕКТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

УДК 347.463

© Шатская И. И.

— кандидат экономических наук, доцент
кафедры «Финансовое право и налогообложение»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Регулирование и организация грузоперевозок железнодорожным транспортом

Аннотация. Грамотное, своевременное соблюдение и исполнение федерального законодательства, нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, которые содержат нормы, обязательные для грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, владельцев инфраструктур, владельцев железнодорожных путей, других юридических и физических лиц, позволяют добиться четкого и планомерного регулирования условий перевозок грузов с учетом их особенностей, сохранности грузов, сохранности железнодорожного подвижного состава, контейнеров, безопасности движения и экологической безопасности.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки; нормативные правовые акты; грузоотправитель; грузополучатель; внешнеторговые грузы; документы.

© Shatskaya I.

— candidate of economic sciences, associate professor
of the chair «Financial law and taxation»
of the Law Institute of the Russian University of transport

Regulation and organization of cargo transportation by rail

Abstract. Competent, timely compliance with and enforcement of

Federal laws, normative legal acts of Federal Executive bodies in the field of railway transport, which contain the norms, mandatory for shippers, consignees, carriers, owners of infrastructures, owners of railway lines and other physical and legal entities, can achieve a clear and systematic regulation of the conditions of carriage of goods based on their features, safety of goods, safety of railway rolling stock, containers, traffic safety and eco-logical safety.

Keywords: railway transport; regulatory authority; acts; consignor; consignee; goods; documents.

Грузовые железнодорожные перевозки являются наиболее перспективным направлением в сфере транспортных услуг в России. В общем объеме грузооборота железнодорожные перевозки занимают 85%. Преимуществом транспортировок железнодорожным транспортом являются: низкая себестоимость, возможность быстро переместить грузы на дальние расстояния, универсальность подвижного состава, его приспособленность для транспортировки грузов любого типа. Потребителями данного вида транспортировок выступают предприятия нефтехимической, легкой, фармацевтической промышленности, машиностроения, металлургии, сельского хозяйства.

Правовые отношения при осуществлении грузоперевозок железнодорожным транспортом регламентируются Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации (Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ) и Правилами железнодорожных грузоперевозок, в которых содержатся нормы, обязательные для перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей.

Договор — основной правовой документ при организации и осуществлении перевозок груза железнодорожным транспортом, который заключается между грузоотправителем (заказчиком) и перевозчиком (исполнителем) и предусматривает организацию перевозок груза, объемы перевозок груза, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления груза для перевозок, порядок расчетов, взаимные обязательства за исполнение договора, ответственность за ненадлежащее исполнение обязательств.

Грузоотправитель, кроме заключения договора, должен представить перевозчику заявку на перевозку грузов. Заявки на перевозки грузов представляются в трех экземплярах, подписываются грузоотправителем, заверяются печатью. Данные принятых заявок на перевозки грузов заносятся в учетную карточку, которая ведется отдельно по каждому грузоотправителю и по каждому наименованию номенклатурной группы груза. Договор об организации перевозки не освобождает грузоотправителя от предоставления заявки на перевозку грузов в порядке и в сроки, предусмотренные Уставом.

Предметом договора на организацию перевозок грузов на железнодорожном транспорте является маршрутизация (отправительские маршруты, формируемые на железнодорожном подъездном пути, железнодорожной станции, группы вагонов для организации ступенчатых станционных, участковых маршрутов и др.). Участники договора сами определяют его содержание.

Отправительский маршрут (состав поезда установленной массы или длины) должен быть сформирован грузоотправителем на железнодорожном подъездном пути предприятия. Или на железнодорожной станции, с обязательным освобождением не менее одной технической станции от переработки такого поезда, на основании договора с железной дорогой.

Дать оценку и проанализировать порядок выполнения заданий маршрутизации перевозок можно, если рассчитать основные показатели: количество вагонов, отправленных за отчетный период в маршрутах в целом и по родам грузов в среднем в сутки; уровень маршрутизации по родам грузов (отношение количества вагонов, загруженных и отправленных в маршрутах, к общему количеству загруженных вагонов в процентах); среднюю дальность следования всех маршрутов и вагонов в их составах и по родам грузов; распределение вагонов, отправленных в маршрутах, по поясам дальности и их процент в общем количестве загруженных вагонов (пояса дальности пробега: до 400 км, от 401 до 1000 км, от 1001 до 1500 км и свыше 1500 км); количество вагонов, отправленных в прямых маршрутах в целом и по родам грузов и их процент в общем количестве загруженных вагонов; средний состав маршрутов (деление количества маршрутизированных вагонов на число отправленных маршрутов); выполнение задания по перевозкам грузов маршрутами (отношение количества вагонов, отправленных в маршрутах и предусмотренных заданием в процентах).

Грузоотправитель обязан подготовить грузы должным образом, чтобы обеспечивать безопасность движения железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность грузов, вагонов, контейнеров, пожарную безопасность и экологическую безопасность. Комплекс подготовки грузов к перевозке включает: доведение продукции до качественного состояния; укрупнение грузовых мест; уплотнение; дробление; частичная разборка оборудования; нанесение на грузовые места транспортной маркировки и др. При подготовке грузов к перевозке производится осмотр их соответствующими контрольными и надзорными органами.

Важным аспектом при составлении договора являются железнодорожные грузовые тарифы, отражающие систему цен, включающую утвержденные в установленном порядке плату, взимаемую за перевозки грузов и услуги инфраструктуры.

В соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ

«О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» тарифы и сборы, относящиеся к сфере естественных монополий, устанавливаются в соответствии с Федеральным законом от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» на основе себестоимости и уровня рентабельности. Тарифы должны обеспечивать безубыточность деятельности предприятий железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей, работающих в сфере железнодорожного транспорта.

Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами, определяются по Прейскуранту № 10-01. Плата за перевозки грузов по российским железным дорогам исчисляется в прямом железнодорожном сообщении за расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения.

Тарифы зависят от вида отправки (повагонная, групповая, маршрутная, контейнерная, мелкая или сборная повагонная); типа и принадлежности вагона, контейнера, локомотива; скорости перевозки (грузовая, большая, пассажирская); свойств груза (наливные, опасные, скоропортящиеся, негабаритные, автомобили, домашние вещи и др.); расстояния перевозки; количества тонн.

В зависимости от сферы распространения тарифы подразделяются на следующие виды: общие — применяются к перевозкам грузов в прямом железнодорожном сообщении по территории РФ, и установленные на перевозки отдельных грузов, связанные с особыми условиями их перевозок, на определенных направлениях или расстояниях, а также в некоторые периоды времени. Они бывают пониженные и повышенные.

По виду отправок: повагонные (взыскиваются с вагона в зависимости от массы груза, при перевозке грузов в универсальных и специализированных вагонах); потонные (установленные в виде платы за 1 т груза, перевозимого наливом в цистернах); для мелких отправок (за перевозку грузов мелкими отправлениями в сборных вагонах в зависимости от массы отправки); для контейнеров (за перевозку грузов в контейнерах в зависимости от их длины и массы брутто, а также принадлежности контейнера); на рельсовый подвижной состав, перевозимый как груз на своих осях.

В зависимости от скорости доставки: грузовой; большой (плата в 1,5 раза больше, чем грузовой скоростью); пассажирской (плата исчисляется за перевозку грузов в грузовых, багажных и почтово-багажных вагонах, прицепляемых к пассажирским или почтово-багажным поездам) [приказ ФСТ России от 9 апреля 2013 г. № 61-т/1 «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами”»].

При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель представляет на каждую отправку груза транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы.

Сторонами договора перевозки груза выступают перевозчик и отправитель. Отправитель груза и его собственник не всегда совпадает в одном лице. По договору перевозки груз, доставленный в пункт назначения, должен быть выдан грузополучателю.

Подвижной состав и контейнеры, подаваемые под погрузку, должны соответствовать требованиям безопасности движения и сохранности груза. Каждый подаваемый под погрузку вагон на станциях предъявляется к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру. Техническое обслуживание вагонов выполняют работники службы вагонного хозяйства в пунктах подготовки вагонов к перевозкам или в пунктах технического обслуживания.

Коммерческий осмотр вагона и контейнера должен гарантировать сохранность груза при перевозке. В технологию подготовки вагонов под погрузку входят предварительные операции — очистка и промывка, дезинфекция.

При погрузке грузов как средствами перевозчика, так и средствами грузоотправителей, необходимо соблюдать условия, обеспечивающие безопасность движения поездов, сохранность грузов при перевозке, а также необходимо рационально использовать вагоны и контейнеры (по грузоподъемности, вместимости и времени).

Погрузка грузов в вагоны и контейнеры должна осуществляться исходя из технических норм их загрузки, но не должна превышать грузоподъемность вагонов, контейнеров согласно указанным на них трафаретам.

Максимальное использование грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров достигается за счет рационального размещения в них грузов. Причем размещение это должно производиться не столько исходя из габаритов самого груза, сколько из требования равномерного распределения нагрузки его массы по площади пола вагона, контейнера.

Для осуществления погрузки, крепления и перевозки требуется применение приспособлений, оборудования и материалов (печи, дверные заграждения, щиты ограждений, стяжки, решетки, турникеты и др.). Все это согласно ст. 24 Устава предоставляется грузоотправителями, независимо от того, кем осуществляется погрузка и крепление груза.

В соответствии со ст. 28 Устава загруженные вагоны, контейнеры должны быть опломбированы запорно-пломбировочными устройствами перевозчиками и за их счет, если погрузка обеспечивается перевозчиками, или грузоотправителями и за их счет, если погрузка обеспечивается грузоотправителями.

На территории РФ допускается перевозка отдельных грузов, перечень которых установлен Правилами пломбирования вагонов и контейнеров, без запорно-пломбировочных устройств, но с обязательным наложением закрутки для запираания дверей, люков.

На каждый загруженный вагон приемосдатчик составляет вагонный лист. Как и накладная, вагонный лист является первичным носителем кодированной информации, необходимой для составления первичного документа на состав поезда — натурального листа, информации грузополучателей, организации выгрузки и сортировки груза.

Перевозка грузов оформляется едиными для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте перевозочными документами. Перевозочный документ — транспортная железнодорожная накладная состоит из четырех листов: лист 1 — оригинал накладной (выдается перевозчиком грузополучателю); лист 2 — дорожная ведомость (составляется в необходимом количестве экземпляров для перевозчика и участников перевозочного процесса, в том числе не менее двух дополнительных экземпляров для каждой участвующей в перевозке грузов инфраструктуры — один для входной железнодорожной станции, находящейся в данной инфраструктуре, второй — для выходной станции из инфраструктуры); лист 3 — корешок дорожной ведомости (остается у перевозчика); лист 4 — квитанция о приеме груза (остается у грузоотправителя).

Оригинал накладной вместе с дорожной ведомостью следует с грузом на станцию назначения, где выдается грузополучателю под расписку в дорожной ведомости. Если накладная подтверждает заключение договора перевозки груза, то дорожная ведомость — документ расчетно-финансового и информационного значения. По дорожным ведомостям определяется выполненный объем перевозок, доходные поступления от них, правильность расчетов, выполнение сроков доставки, осуществляется информационное обеспечение автоматизированной системы ЕК ИОДВ (единый комплекс интегрированной обработки дорожной ведомости).

В соответствии со ст. 30 Устава плата за перевозку грузов, грузобагажа и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента приема грузов, грузобагажа для перевозки, если иное не предусмотрено Уставом или соглашением сторон. При несвоевременном внесении грузоотправителем указанной платы и иных причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку грузов и грузобагажа, прием грузов, грузобагажа для перевозки и подача вагонов, контейнеров не производятся, если иное не предусмотрено Уставом или соглашением сторон.

Устав (ст. 33) обязывает перевозчиков доставлять грузы по назначению и в установленные сроки. Доставка груза по назначению в установленные сроки является одной из основных обязанностей

перевозчика по выполнению договора перевозки. Срок доставки зависит от того, каким видом отправки грузоотправитель предпочел перевести свой груз, а также какой скоростью (грузовой или большой) и в каком сообщении (прямом, прямом смешанном, международном).

Сроки доставки грузов, а также порожних вагонов, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или арендованных ими, исчисляются на железнодорожной станции отправления исходя из расстояния, по которому рассчитывается провозная плата, с учетом железнодорожных направлений, по которым осуществляются перевозки грузов.

Срок доставки грузов включает время, необходимое для выполнения операций, связанных с отправлением и прибытием грузов, время следования грузов и время, установленное для выполнения операций в пути следования, а также время, позволяющее увеличивать срок доставки при наличии обстоятельств, предусмотренных Уставом (например, задержка груза таможенными органами и другими органами государственного контроля, вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий и т.д.).

По окончании погрузки приемосдатчики информируют дежурного по станции о готовности вагонов к уборке, указывая при этом номера и тип вагонов, род груза и станции назначения. На основании информации вагоны выводятся с пунктов погрузки на пути станции для включения их в формируемый состав. Вагонные листы поступают в товарную контору, где к каждому из них подбирают накладные и дорожные ведомости. Все документы из товарной конторы передают в станционный технологический центр обработки поездной информации и перевозочных документов; на небольших станциях — в контору дежурного по станции.

Для обеспечения безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов и своевременной доставки их по назначению в пути следования выполняется комплекс коммерческих операций (прием и сдача вагонов на технических станциях, сортировка мелких отправок и контейнеров, перегрузка из вагонов одной колеи в вагоны другой, а также на другой вид транспорта, таможенный досмотр на пограничных станциях, оформление таможенного транзита и др.).

В товарной конторе все прибывшие под выгрузку грузы регистрируют на основании данных перевозочных документов в Книге прибытия грузов. В соответствии со ст. 34 Устава перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. Если перевозчик не уведомляет о прибытии грузов, грузополучатель освобождается от платы за пользование вагонами, контейнерами, от сбора за хранение грузов за время до получения уведомления о прибытии в его адрес грузов.

В соответствии со ст. 21 Устава выгрузка грузов, грузобагажа в местах общего пользования обеспечивается грузополучателями. Перевозчики, владельцы инфраструктур могут принимать на себя по договору с грузополучателями выполнение разгрузочных работ.

В соответствии со ст. 44 Устава после выгрузки вагоны и контейнеры должны быть очищены внутри и снаружи, с них должны быть сняты приспособления для крепления груза, а также должны быть приведены в исправное техническое состояние несъемные инвентарные приспособления для крепления, в том числе турникеты.

Оформление выдачи грузов в товарной конторе называется раскредитованием перевозочных документов. Груз выдается в порядке, предусмотренном Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте.

Для выдачи груза перевозчиком уполномоченное лицо грузополучателя предоставляет перевозчику доверенность, предусматривающую право для оформления доверенным лицом перевозочных документов. Для вывоза груза со станции получатель предъявляет приемосдатчику накладную и приемосдаточный акт.

Регулирование перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом осуществляется на основании международных соглашений. Первым соглашением в этой области является Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) 1951 г.

Наряду с основным текстом СМГС, в дополнение к нему, одиннадцать стран-участниц соглашения (среди них и бывший СССР) приняли: единый международный транзитный тариф (ЕТТ), применяемый для исчисления платы за перевозку грузов транзитом по дорогам — участникам СМГС; служебную инструкцию к СМГС; правила пользования вагонами в международном пассажирском и железнодорожном грузовом сообщении (ОПВ); правила расчетов по СМГС.

В СМГС впервые было определено, что грузы могут перевозиться по железным дорогам двух и более стран по одному перевозочному документу — международной накладной и перевозка будет называться «прямым международным сообщением».

Согласно соглашению, железнодорожные перевозки делятся на прямые (участвуют только железные дороги), и смешанные (участвуют другие виды транспорта). Прямые международные железнодорожные сообщения бывают перегрузочными (грузы перегружаются из вагонов одной колеи в вагоны другой) и бесперегрузочными (грузы не перегружаются, а кузова вагонов переставляются на тележки другой колеи).

Прямые международные железнодорожные сообщения могут быть бесперегрузочными, только в том случае, если колея сопредельных стран одинакова (колею той же ширины, что и в России, имеют такие

страны, как Монголия и Финляндия, а отдельные линии остались в Польше, Словакии, КНДР).

Основная цель СМГС — создание единого регламента в вопросах, связанных с заключением международного договора перевозки, содержанием взаимных прав и обязанностей сторон по выполнению договора, урегулированию претензий и споров по ненадлежащему исполнению договора. Обязанность соблюдать постановления СМГС относится не только к железным дорогам, его заключившим, но и к каждой железной дороге, принимающей участие в данной перевозке и участвующей в СМГС.

Регулирование перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом в России осуществляется также на основании следующих соглашений: Соглашения о прямых железнодорожных сообщениях с Финляндией, Афганистаном, Турцией, Ираном, Австрией, Югославией (с аналогичным СМГС содержанием); Соглашение о перевозке грузов в контейнерах в международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении между СССР и Болгарией (МЖВСК); Соглашение о создании единой контейнерной транспортной системы (ЕКТС), заключенное между странами бывшего социалистического лагеря; Соглашение о международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ), явившемся дополнением к ЕТТ.

Наряду с СМГС действует международное соглашение Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), которая регулирует отношения, связанные с перевозкой пассажиров и перевозкой грузов. Особенностью этого Соглашения является то, что оно постоянно обновляется, совершенствуется, учитывая изменение экономических отношений в государствах, подписавших это Соглашение.

В соответствии с Соглашением КОТИФ договор перевозки грузов оформляется железнодорожной накладной, первый экземпляр которой является товарораспорядительным документом. Второй экземпляр накладной (дубликат) остается у грузоотправителя. Основной обязанностью перевозчика в соответствии с Соглашением является осуществление безопасной перевозки груза в срок и без потерь. На основании Соглашения грузоотправитель вправе указать в железнодорожной накладной, какие платежи за перевозку груза будет производить он, а какие — грузополучатель.

В случае причинения ущерба или утраты груза в результате транспортировки либо при просрочке в доставке перевозчик обязан составить акт (составление акта является важным условием обеспечения защиты прав грузоотправителя, грузополучателя.) При отсутствии акта грузополучатель теряет все права требования к перевозчику.

В соответствии с Соглашением ответственность перевозчика за несоблюдение условий перевозки возникает на началах презюмируемой вины: перевозчик может отклонить эту презумпцию, если представит доказательства о том, что убытки возникли в результате обстоятельств, за которые железная дорога в соответствии с Соглашением КОТИФ не отвечает.

В соответствии с Соглашением КОТИФ предел ответственности перевозчика установлен в специальных единицах — СДР (условная денежная единица, применяемая странами — членами Международного валютного фонда). За не сохранность груза перевозчик несет ответственность в размере 51 франка за 1 кг груза, или 17 СДР, и не более, трехкратного размера провозной платы в случае несвоевременной доставки груза (ст. 36—43 Соглашения КОТИФ).

В тех случаях, когда будет установлен умысел перевозчика в несохранной перевозке груза либо в несвоевременной его доставке, предел ответственности не применяется, а при грубой неосторожности он даже может быть повышен.