

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656(091)(470+571)

© **Васильев Алексей Викторович**

— аспирант Юридического института

Российского университета транспорта (МИИТ)

Договор перевозки грузов (в том числе с использованием вагонов третьих лиц) по дореволюционному законодательству России

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению исторических аспектов становления и развития института договора перевозки грузов в отечественном законодательстве. Автор анализирует нормы Общего устава российских железных дорог 1885 г., определявшие права и обязанности договора перевозки грузов. Отдельно анализируются отношения сторон по данному договору в том случае, когда перевозчик использует подвижной состав (вагоны), принадлежащий третьим лицам. Ретроспективный анализ железнодорожного законодательства позволил автору сформулировать некоторые предложения по совершенствованию современного гражданского законодательства в части, касающейся договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Ключевые слова: договор перевозки грузов; железнодорожный транспорт; подвижной состав; вагоны; грузовая накладная; грузоотправитель; грузополучатель.

© **Aleksey V. Vasiliev**

— post graduate of the Law Institute

of the Russian University of Transport

Freight transportation contract (including the use of third-party carriages) under the pre-revolutionary legislation of Russia

Abstract. The current paper deals with the consideration of the historical aspects of the formation and development of the institution freight transportation contract in domestic legislation. The author has analyzed the norms of the 1885 General Charter of Russian Railways, which determined the rights and obligations of the freight transportation contract. Separately, there have been analyzed the relations of the parties under this contract in the case

when the carrier uses rolling stock (carriages) belonging to third parties. A retrospective analysis of the railway legislation allowed the author to formulate some proposals to improve modern civil legislation in the part dealing with contract on freight transported by rail.

Keywords: freight transportation contract; railway transport; rolling stock; carriages; bill of lading; consignor; consignee.

До революции 1917 г. перевозка по железной дороге пассажиров, багажа и грузов регулировалась Общим уставом российских железных дорог, утвержденным 12 июня 1885 г. (далее — Устав) Императором Александром III. Как указывается в научной литературе, значение данного Устава состоит в том, что в нем были юридически закреплены многие понятия, которые используются и на современном этапе развития правового регулирования общественных отношений, связанных с деятельностью железнодорожного транспорта, в частности: перевозки в прямом сообщении; узловая станция, ручная кладь, багаж; багажная квитанция; накладная на груз; расписание движения; договор перевозки; погрузка и выгрузка и др. [1, стр. 24]

В соответствии со ст. 1 Устава перевозка пассажиров багажа, почты и грузов составляла обязанность каждой открытой для пассажирского и товарного движения железной дороги и производилась между всеми станциями, пассажирскими или товарными, в зависимости от рода перевозки. Данные станции должны были быть указаны в тарифах.

В ст. 2 Устава предусматривались случаи, когда железная дорога имела право отказать в перевозке: 1) если пассажир или грузоотправитель не согласится подчиниться условиям перевозки, определенным в Уставе; 2) если перевозка пассажиров или грузов приостановлена по распоряжению Правительства или вследствие какого-либо чрезвычайного события или непреодолимой силы; 3) если в пассажирском поезде нет свободных мест; 4) если пассажир находится в нетрезвом или болезненном состоянии; 5) если перевозка предъявленного груза требует особо приспособленных перевозочных средств, которых железная дорога не имеет и иметь не обязана; 6) если все отведенные на станции места для складирования груза заняты, а груз не подлежит отправке вне очереди.

В соответствии с ст. 49 Устава предусматривалось, что железная дорога обязана принять всякий ввезенный на станцию груз, даже если этот груз и не мог быть отправлен в день его ввоза.

Подтверждением заключения договора перевозки груза являлась накладная. В соответствии со ст. 55 Устава перевозимый груз сопровождался накладной, которая вместе с дубликатом накладной служила доказательством взаимных прав и обязанностей сторон, участвующих в договоре перевозки.

В соответствии со ст. 61 Устава договор перевозки считался

заключенным с момента принятия станцией отправления груза вместе с накладной к отправке. Принятие груза к отправке удостоверилось наложением на накладную штемпеля станции отправления.

Железная дорога была обязана доставить груз в целости (ст. 102 Устава: железная дорога отвечает за утрату и повреждение груза от заключения договора перевозки до выдачи груза) и выдать груз получателю (ст. 86 Устава: железная дорога обязана выдавать грузы на станции назначения в определенное для действия станции время).

Отношения по перевозке грузов в вагонах, принадлежащих железной дороге, и в вагонах, принадлежащих отправителю, рассматривались следующим образом.

В качестве общего правила Уставом признавалась обязанность железной дороги перевозить груз между станциями, открытыми для товарного сообщения (ст. 1). Железная дорога была обязана принять к перевозке всякий ввезенный на станцию и разрешенный к перевозке груз (ст. 49). Поскольку речь идет о том, что железная дорога обязана была принять к перевозке всякий груз и перевозить его между станциями, открытыми для товарного сообщения, то можно сделать вывод, что железная дорога была обязана подать (в качестве общего правила) вагоны для перевозки груза.

Косвенно это подтверждается правилами загрузки и выгрузки, составленными для руководства железной дороги. Об этих правилах упоминает Н. Плавтов, помощник делопроизводителя стола претензий Коммерческого отдела Харьковско-Николаевской железной дороги в своем труде «Очерки русского железнодорожного права» [2, стр. 110]. Указанный автор пишет, что в параграфе 9 правил загрузки и выгрузки, составленных для руководства железной дороги (Сбор. Узак. 95 г. № 88 ст. 630, сб. тар. № 641) установлено, что железная дорога обязана подать подвижной состав для загрузки очищенным от сора, а крытые вагоны сверх того в надлежащих случаях проветренными и дезинфицированными [2, стр. 111].

Обязанность железной дороги подавать вагоны для перевозки груза и обязанность грузополучателя возвращать вагоны железной дороге после выгрузки также подтверждается формой накладной и дубликата накладной, утвержденной Министром путей сообщения 6 октября 1900 г, образцы которых приведены Н. Плавтовым [2, стр. 67—68, 101—102].

В разделах IV, V, X накладной необходимо было указывать время подачи подвижного состава для загрузки силами отправителя, время принятия подвижного состава после загрузки и время возвращения железной дороге подвижного состава после выгрузки.

Следовательно, обязанностями железной дороги были: прием к перевозке всякого разрешенного груза; подача вагонов для погрузки грузов; осуществление перевозок между всеми станциями, открытыми для товарного сообщения; доставка груза в целости; выдача груза получателю.

Железная дорога была вправе отказать в перевозке в определенных случаях (случай отсутствия подвижного состава не предусмотрен, за исключением права отказать в перевозке при отсутствии особо приспособленных перевозочных средств, которых железная дорога не имеет и иметь не обязана). Данные обстоятельства позволяют сделать вывод, что общим правилом была способность железной дороги доставить груз своими силами в принадлежащем железной дороге подвижном составе (хотя прямых указаний об обязанности железной дороги иметь свой подвижной состав не обнаружено).

Однако разрешалась перевозка и в подвижном составе, не принадлежащем перевозчику.

Устав предусматривал возможность перевозки грузов в вагонах, принадлежащих отправителям или «другим железным дорогам». Применительно к вагонам «других» железных дорог, по всей видимости, имелись в виду железные дороги, не находящиеся между собой в прямом сообщении.

Пункт 9 Устава предусматривал, что железные дороги, находящиеся между собой в прямом сообщении, обязаны перевозить грузы в вагонах, принадлежащих отправителям или другим железным дорогам, с устройством вторых путей пропускать поезда других дорог, но без паровозов, а по требованию Министерства — и с паровозами, и с локомотивной бригадой, а также передавать перевозимый груз с одной дороги на другую без участия грузовладельца.

Профессор Г. Ф. Шершеневич писал, что железнодорожная перевозка основывается на договоре, а потому к ней применимы общие положения о договоре [3, стр. 212]. В то же время перевозка грузов составляет обязанность каждой открытой для товарного движения железной дороги. Перевозка груза производится своими средствами передвижения, принадлежащими железной дороге на праве собственности или по найму. Если лицо принимает на себя доставку в другое место груза, не имея само средств передвижения, то оно будет не перевозчиком, а экспедитором. Таковыми Г. Ф. Шершеневич считал общества транспортирования кладей [3, стр. 213].

И. М. Рабинович, присяжный поверенный при Санкт-Петербургской судебной палате, писал, что железная дорога «не только дает свой паровоз, но и принимает поезд в свое ведение и принимает его вместе с накладными, то этим самым вступает в договорные отношения с хозяином груза, т.е. вступает в так называемое прямое сообщение...» [4, стр. 5].

В ситуации, когда груз перевозился в вагоне, принадлежащем частному отправителю, вагон с грузом также передается в ведение железной дороги, и железная дорога является перевозчиком.

По мнению И. М. Рабиновича, частный отправитель, отправляя груз в собственных вагонах, тем не менее сдает его железной дороге и, таким образом, заключает с ней договор перевозки. По его мнению, это остается

верным даже тогда, когда принимается порожний вагон — без указания содержания вагона в накладной. И. М. Рабинович пишет: «Все-таки и здесь дорога, не зная о том, что она везет, берет самый вагон с его содержимым в свое ведение» [4, стр. 6].

Таким образом, можно сделать следующие выводы: перевозка грузов в вагонах, принадлежащих частным лицам, дореволюционным законодательством признавалась и допускалась; в качестве владельца вагона признавался грузоотправитель; перевозка груза в вагоне, не принадлежащим железной дороге, также оформлялась накладной.

Необходимо отметить, что перевозки груза в вагонах, не принадлежащих перевозчику, вызывали споры в правоприменительной практике.

Так, Н. Плавтов приводит такой «характерный пример» [2, стр. 4]. Юго-Западные железные дороги взимали в свою пользу за невыгрузку керосина из вагонов-цистерн 3 руб. в сутки, если цистерны принадлежали им. Если такие же цистерны принадлежали частным владельцам, то частные владельцы взимали с грузоотправителей в этом случае только 1 руб. Как следствие, грузоотправители предпочитали частные цистерны цистернам, принадлежащим железной дороге. Н. Плавтов писал «В результате оказалось, что цистерны частных владельцев работают, а цистерны дороги пользуются отдыхом». Рассмотрение данной ситуации было передано Министерству путей сообщения и Министерству финансов [2, стр. 4]. К сожалению, результат рассмотрения неизвестен.

И. М. Рабинович описывает еще более интересный случай. В виде исключения законом 1888 г. был разрешен сбор за пользование вагонами (цистернами) [4, стр. 336—337]. В соответствии с этим разрешением были установлены также разные тарифы для нефтяных грузов, в зависимости от того перевозятся ли грузы в цистернах дорог или частных отправителей. С некоторыми из крупных собственников вагонов железные дороги заключили соглашения о пользовании их цистернами. Результатом этих соглашений было то, что перевозка грузов в частных цистернах «таксировалась» по тарифу, установленному для железной дороги, но со взысканием сбора за пользование цистернами под названием «издержек до отправления»; взысканный железной дорогой сбор при окончательном расчете поступал в пользу собственников цистерн. Этот порядок вызвал на практике споры, дошедшие до Сената (высший судебный орган). Сенат первоначально признал этот порядок незаконным, поскольку цистерна принадлежит не железной дороге, а частному лицу, следовательно, за железной дорогой не может быть признано право таксировать груз по тарифу, установленному для перевозки груза в железнодорожных цистернах. Требования железных дорог о взыскании платы за частные цистерны были отклонены Сенатом, так как взыскание этого сбора прямо не предусмотрено Уставом.

Как пишет И. М. Рабинович, в дальнейшем эта практика была Сенатом

пересмотрена. По мнению данного автора, «дорога не может быть лишена права доказывать, что цистерны находились в ее пользовании» [4, стр. 337]. Для обоснования примененного тарифа и взыскания сбора за пользование цистернами железной дорогой было доказано, что цистерны находятся у нее в аренде, и «тариф ... может относиться ... к цистернам, принадлежащим дороге на праве собственности, но и к цистернам, находящимся у нее в аренде». Сенат изменил свою точку зрения, «...разрешив вопрос о праве дорог на взимание сбора за пользование цистернами при указанных выше условиях в утвердительном смысле...» [4, стр. 338].

На основании изложенного можно сделать следующие выводы.

— общее понятие договора перевозки по дореволюционному законодательству совпадает с общим понятием договора перевозки по действующему в настоящее время законодательству;

— понятие «перевозчик без вагонов» в дореволюционном законодательстве отсутствовало;

— в качестве общего правила предполагалось наличие у железной дороги подвижного состава, так как железная дорога подавала вагоны и была обязана доставить груз в место назначения и выдать груз получателю;

— перевозка грузов в вагонах, не принадлежащих железной дороге, допускалась и признавалась;

— вагон, не принадлежащий железной дороге, рассматривался как вагон, принадлежащий грузоотправителю.

— при перевозках грузов в вагонах, не принадлежащих железной дороге, считалось, что заключается договор перевозки груза (так как вагон передается в «ведение» железной дороги), а железная дорога является перевозчиком. Наличие договора перевозки подтверждалось накладной. Перевозка порожних вагонов, не принадлежащих железной дороге, также оформлялась накладной;

— использование вагонов, не принадлежащих перевозчику, вызывало на практике споры, связанные с применением тарифов.

В соответствии со ст. 784 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

В соответствии со ст. 426 и 789 ГК РФ договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором.

Из определения публичного договора, данного в ст. 426 ГК РФ, следует, что публичным договором признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по

продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится.

Как видно из определения договора перевозки, данного в ст. 785 ГК РФ, по договору перевозки перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю). Понятие договора перевозки, данное в ГК РФ, охватывает все отношения по перевозке: обязанность по доставке вверенного груза в пункт назначения и выдача груза получателю. Договор перевозки является публичным. Следовательно, являются «публичными» все отношения, охватываемые договором перевозки: обязанность по доставке вверенного груза в пункт назначения и выдача груза получателю. Не может быть выделена часть договора перевозки. Договор перевозки — это только полная, завершённая процедура, безусловно, охватывающая доставку вверенного груза и выдачу груза.

На основании изложенного видно, что основные принципы правового регулирования договора перевозки груза остаются неизменными, начиная с дореволюционного времени. Однако полностью изменились условия хозяйственного оборота. Изменения, произошедшие в отрасли, настолько серьезны, что требуют изменения некоторых принципов регулирования перевозки груза.

В результате реформы железнодорожной отрасли сложилась ситуация, когда подвижной состав (вагоны), принадлежащий перевозчику, передан компаниям-операторам, специализирующимся на предоставлении подвижного состава для перевозки груза. У перевозчика отсутствует свой подвижной состав. Выполнить договор перевозки (доставка вверенного груза в пункт назначения и выдача груза получателю) перевозчик может только в вагонах компаний-операторов. Операторы подвижного состава — это компании, являющиеся владельцами различных видов подвижного состава и предоставляющие этот подвижной состав грузоотправителям. В то же время обязанность предоставления услуг по перевозке имеется у перевозчика, а обязанности предоставлять для перевозки груза вагоны на оператора не возложена. Возникает конструкция, когда перевозчик не сможет выполнить возложенную на него обязанность по перевозке груза: нормативной обязанности перевозчика заключить договор перевозки не корреспондирует нормативная обязанность оператора предоставить подвижной состав.

На основании изложенного следует ввести в законодательство обязанность компаний-операторов предоставлять подвижной состав для перевозки груза.

Установление обязанности компаний-операторов предоставлять подвижной состав для перевозки груза можно только посредством законодательного акта, имеющего статус федерального закона.

По общему правилу, закреплённому в ст. 421 ГК РФ, граждане и

юридические лица свободны в заключении договора. Установление обязанности заключить договор допускается в соответствии с правилом, сформулированным в ст. 421 ГК РФ, только в случае, предусмотренном непосредственно ГК РФ либо иным законом. При таких обстоятельствах установление обязанности предоставлять вагоны для перевозки груза возможно только посредством федерального закона.

Литература

1. Духно Н. А., Корякин В. М. Теория транспортного права : монография. — Москва : Юрлитинформ, 2016.
2. Плавтов, Н. Очерки русского железнодорожного права. — Харьков, 1902.
3. Шершеневич, Г. Ф. Учебник торгового права (по изданию 1914 г.). — Москва, 1994.
4. Рабинович, И. М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров. — Санкт-Петербург, 1898.

References

1. Dukhno N. A., Koryakin V. M. Teoriya transportnogo prava [Theory of transport law]: monografiya. — Moskva : Yurlitinform, 2016.
2. Plavtov, N. Ocherki russkogo zheleznodorozhnogo prava [Essays on Russian railway law]. — Khar'kov, 1902.
3. Shershenevich, G. F. Uchebnik torgovogo prava (po izdaniyu 1914 g.) [The textbook of commercial law (published in 1914)]. — Moskva, 1994.
4. Rabinovich, I. M. Teoriya i praktika zheleznodorozhnogo prava po perevozke грузов, bagazha i passazhirov [Theory and practice of railway law on the transport of goods, baggage and passengers]. — Sankt-Peterburg, 1898.