



КОММЕНТАРИЙ К УСТАВУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(с учетом изменений, внесенных Федеральным законом
от 7 июля 2003 г. № 122-ФЗ и от 4 декабря 2006 г. № 201-ФЗ,
а также с учетом новейших подзаконных нормативных правовых актов)

Новая редакция

- Перевозки грузов, пассажиров, багажа
- Ответственность перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя
- Эксплуатация ж/д путей
- Предъявление претензий
- Судебная практика

Коллектив авторов Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=3133515

*Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской
Федерации: Юстицинформ; М.; 2006
ISBN 5-7205-0809-0*

Аннотация

Настоящий Комментарий систематизирует и разъясняет нормы Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (с учетом последних изменений в законодательстве), который регулирует отношения, возникающие между железными дорогами Российской Федерации и грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами федерального железнодорожного транспорта, и определяет их права, обязанности и ответственность. В Комментарий анализируются основные условия перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, отношения между железными дорогами и другими видами транспорта, а также основные положения в области эксплуатации железнодорожных подъездных путей. Издание

адресовано юристам и специалистам организаций, связанных с железнодорожными перевозками, преподавателям, аспирантам и студентам юридических и экономических вузов, изучающим курс «Гражданское право», а также всем тем, кто сталкивается с проблемами на железнодорожном транспорте. Пятое издание, переработанное и дополненное.

Содержание

КОММЕНТАРИЙ К УСТАВУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	5
ВВЕДЕНИЕ	6
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, КОНТЕЙНЕРОВ И ПОВАГОННЫМИ ОТПРАВКАМИ ГРУЗОБАГАЖА	20
Договор об организации перевозок	20
Договор перевозки груза	21
Заявка на перевозку грузов	23
Плата за перевозки грузов	28
Места погрузки, выгрузки, сортировки и хранения грузов	37
Тара и упаковка грузов	39
Погрузка и выгрузка груза	40
Масса груза	45
Конец ознакомительного фрагмента.	47

В. А. Вайпан
Комментарий к Уставу
железнодорожного
транспорта
Российской Федерации
КОММЕНТАРИЙ К УСТАВУ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ

*с учетом изменений и дополнений, внесенных
Федеральным законом от 7 июля 2003 г. № 122-ФЗ и
от 4 декабря 2006 г. № 201-ФЗ, а также с учетом
нашей подзаконных нормативных правовых актов и
судебной практики*

ВВЕДЕНИЕ

С 19 мая 2003 г. в Российской Федерации действует новый Устав железнодорожного транспорта (Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ; опубликован в «Российской газете» 18 января 2003 г.). Федеральным законом от 7 июля 2003 г. № 122-ФЗ в ст. 3, 7, 30 и 112 Устава были внесены незначительные изменения и дополнения. Кроме того, за период действия Устава принят ряд нормативных правовых актов, дополняющих и разъясняющих его отдельные положения.

Устав входит в правительственный пакет по реформированию железнодорожного транспорта и представляет собой переработанную редакцию прежнего Транспортного устава железных дорог Российской Федерации (Федеральный закон от 8 января 1998 г. № 2-ФЗ, с изменениями от 6 июля 2001 г.). Новый Устав направлен на правовое обеспечение **структурной реформы федерального железнодорожного транспорта** в соответствии с «Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте» (утверждена постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384) и Федеральным законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ.

Смысл реформы состоит в создании рынка железнодо-

рожных перевозок. Общую стратегическую цель всей реформы железнодорожного транспорта весьма точно сформулировал Министр транспорта И. Левитин: «рельсы останутся в собственности государства, а все, что по ним движется, должно быть в бизнесе».

Согласно Программе реформирование железнодорожного транспорта будет осуществляться в три этапа до 2010 г.

На первом этапе (2001–2002 гг.) предусматривалось создание открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), 100 % акций которого должны принадлежать государству. Однако, фактически создание ОАО «РЖД» началось с принятием нового постановления Правительства РФ № 585 от 18.09.2003 г.

ОАО «РЖД» является одной из крупнейших компаний России, обеспечивающей 39 % совокупного грузооборота (с учетом трубопроводного транспорта) и свыше 41 % пассажирооборота. ОАО «РЖД» владеет 100 % железнодорожных магистралей в России, станциями и вокзалами, депо и диспетчерскими системами, а также 200 тысячами локомотивов, и более 600 тысячами грузовых и пассажирских вагонов. К ОАО «РЖД», уставный капитал которого составляет 1535,7 млрд. рублей, перешли функции единого хозяйствующего субъекта, обеспечивающего фактическое управление на железнодорожном транспорте. За Министерством транспорта Российской Федерации и подведомственными ему Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и Феде-

ральным агентством железнодорожного транспорта сохраняется лишь государственное управление отраслью.

От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляются Правительством Российской Федерации. Федеральным законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» установлен запрет на продажу и иные способы отчуждения акций ОАО «РЖД», а также ограничение хозяйственного оборота имущества инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Все права и обязанности (в отношении их кредиторов и должников) организаций и предприятий, имущество которых было внесено в уставный капитал ОАО «РЖД», были переданы компании на основе сводного передаточного акта. В составе общества образованы 17 территориальных филиалов – железных дорог, функциональные филиалы (заводы, проектно-конструкторские, строительные подразделения и т. д.) и представительства общества за рубежом: всего 166 обособленных структурных подразделений.

В связи с созданием ОАО «РЖД» планируется развитие конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок, в том числе разделение компаний-перевозчиков и владельцев инфраструктуры железных дорог, соответственно, создание грузовых компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом. Стратегия управления и развития компании построена таким образом, чтобы обще-

ство и государство в результате реформы получили: удовлетворение растущих требований экономики и общества в перевозках; повышение эффективности железнодорожного транспорта; снижение транспортной нагрузки на экономику.

В течение первого этапа реформирования железнодорожного транспорта была проведена реструктуризация кредиторской задолженности предприятий и организаций железнодорожного транспорта, а также инвентаризация земли и имущества предприятий железнодорожного транспорта; приняты Федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О естественных монополиях», «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», внесены изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации и другие нормативные акты Правительства Российской Федерации вытекающих из федеральных законов и обеспечивающих дальнейшую реализацию Программы структурной реформы. Кроме того, были разработаны «Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования», «Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» и введен в действие новый Прейскурант № 10–01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые россий-

скими железными дорогами».

На втором этапе (2003–2005 гг.) с целью создания реальной конкурентной среды планировалось выделить из ОАО РЖД его дочерних структур – акционерных государственных компаний, занимающихся оказанием транспортных услуг. При этом предполагался переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах. Фактически второй этап реформирования российского железнодорожного транспорта начинается с момента создания ОАО «РЖД». Кроме того планировалось: обеспечить рост конкуренции в грузовых перевозках; завершить оптимизацию структуры управления ОАО «РЖД» (в том числе усилить роль организации управления по видам деятельности); организовать эффективное функционирование систем учета, сформированных на первом этапе реформирования; сократить перекрестное субсидирование пассажирских перевозок с помощью созданного на первом этапе механизма поддержки пассажирских перевозок; упорядочить функции федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих государственное регулирование в области транспорта.

В настоящее время полная реализация задач второго этапа реформы существенно отстала от плана в связи с отсутствием необходимой правовой базы, в частности задерживается принятие Федерального закона о реорганизации ОАО «РЖД» с выделением Федеральной пассажирской компании (ФПК), а также остаются неурегулированными вопросы це-

нообразования по перевозкам и возмещения из федерального бюджета расходов на пассажирские перевозки.

В связи с невозможностью выделения из федерального бюджета средств на компенсацию убытков от пассажирских перевозок изменена концепция создания ФПК. Срок ее появления как самостоятельной компании перенесен на несколько лет. Вместо этого создается дирекция пассажирских перевозок ОАО «РЖД», т. е. один из филиалов ОАО, куда должно перейти имущество, необходимое для обеспечения дальних пассажирских перевозок. Тем самым пока сохраняется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых внутри ОАО РЖД. Федеральная пассажирская дирекция начала хозяйственную деятельность 1 июля 2006 г. В ее состав вошли 46 пассажирских вагонных депо, 24 000 пассажирских вагонов. После принятия решения о государственной поддержке пассажирских перевозок дальнего следования, Дирекция будет готова трансформироваться в Федеральную пассажирскую компанию.

В то же время в течение 2004–2005 года советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 27 дочерних обществ ОАО «РЖД», в том числе по сферам деятельности: производства и капитального ремонта путевой техники; производства средств железнодорожной автоматики и телемеханики; капитального строительства и проектно-изыскательских работ; ремонта грузовых вагонов; научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ; контейнерных

грузовых перевозок; перевозок грузов изотермическим подвижным составом; пригородных пассажирских перевозок.

Постановления Правительства Российской Федерации, обеспечивающие недискриминационный доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта и введенный в действие универсальный Прейскурант 10–01 способствовали развитию конкуренции на рынке грузовых перевозок. Наиболее привлекательные с точки зрения тарифов грузы переходят в конкурентный сектор, и их доставка осуществляется независимыми от ОАО «РЖД» компаниями-операторами подвижного состава. Из года в год число таких компаний, равно как и количество вагонов и локомотивов, которые находятся в собственности операторов-частников, увеличивается. К концу второго этапа эти компании уже владели примерно 1/3 всего вагонного парка страны, ими уже перевозится порядка 1/4 всех грузов.

В целях обсуждения вопросов реформирования железнодорожного транспорта и принятия согласованных решений по реализации мероприятий структурной реформы решением Правительства Российской Федерации создана Межведомственная комиссия по вопросам структурной реформы.

Итоги второго этапа структурной реформы железнодорожного транспорта одобрены на заседании Правительства Российской Федерации 10 ноября 2005 года по вопросу «О ходе реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте».

Цель третьего этапа реформы (2006–2010 гг.) – создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок. Будет продолжено привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта путем продажи пакетов акций дочерних обществ ОАО РЖД и других акционерных обществ, созданных на железнодорожном транспорте с участием государственного капитала.

К основным задачам этого этапа было отнесено: проведение оценки целесообразности полного организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности (если условия, при которых возможно такое отделение, достигнуты на этом этапе); переход большей части (60 процентов и более) парка грузовых вагонов в частную собственность (предполагается, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка будет находиться в частной собственности); развитие частной собственности на магистральные локомотивы (предполагается, что на данном этапе реформирования часть локомотивного парка будет находиться в частной собственности); развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок; продажа акций акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного транспорта, частным собственникам; развитие конкуренции в неосновных видах деятельности, не связанных с перевозками, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для доступа частного капитала.

В связи с переходом к инвестиционной фазе развития в железнодорожной отрасли были сформулированы дополнительные задачи для ОАО «РЖД» на 2006–2010 годы: привлечение инвестиций, повышение капитализации холдинга, в том числе за счет эффективного вывода акций дочерних компаний на фондовый рынок и формирования на этой основе дополнительных источников инвестиций для развития федеральной железнодорожной инфраструктуры; повышение глобальной конкурентоспособности ОАО «РЖД» для укрепления позиций на российском и международном транспортных рынках; улучшение качества транспортного обслуживания и повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» (повышение рентабельности капитала, увеличение прибыли на основе эффективного управления затратами и снижения себестоимости, повышение доходов за счет увеличения доли высокорентабельных сегментов грузовых перевозок и др.).

В марте 2006 года советом директоров ОАО «РЖД» принято решение о создании Дирекции железнодорожных вокзалов – филиалов ОАО «РЖД». Кроме того, одобрен проект создания дочерней грузовой компании (ГК), которая начинает работу с 1 января 2007 года. ГК получит около 90 % грузовых вагонов РЖД. Капитализация ГК составит от 4,3 до 10,3 млрд. долларов в зависимости от того, по какому пути пойдет развитие компании.

Для развития конкуренции на рынке железнодорожных

перевозок продолжится создание операторских компаний в сфере грузовых перевозок. Предполагается осуществить полное организационно-правовое обособление пассажирских перевозок в дальнейшем следовании путем создания Федеральной пассажирской компании. В рамках реформирования пассажирского комплекса продолжается создание совместно с субъектами Российской Федерации пригородных пассажирских компаний и их вывод на безубыточную деятельность. Продолжается работа по оценке целесообразности и возможности полного организационного отделения грузовых перевозок от деятельности по оказанию услуг инфраструктуры.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 августа 2006 г. № 1094-р утвержден новый план мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2006–2010 годы. В частности, предусматривается подготовка изменений в Федеральные законы «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (в части совершенствования рыночных отношений на железнодорожном транспорте), а также в «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (части уточнения обязанностей перевозчиков и владельца инфраструктуры на железнодорожном транспорте, корректировки ряда положений на основе сформировавшегося опыта работы организаций же-

лезнодорожного транспорта и пользователей его услуг).

Устав определяет правовые условия функционирования принципиально новой системы организации и осуществления перевозок на железнодорожном транспорте, предусмотренной Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Основными особенностями этой системы являются: во-первых, разделение перевозочного процесса на два самостоятельных вида правоотношений – услуги инфраструктуры и собственно перевозка – и, во-вторых, предоставление в целях развития конкуренции правовых возможностей для функционирования независимых перевозчиков на железнодорожном транспорте.

Устав определил **права, обязанности и ответственность** юридических и физических лиц при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего и необщего пользования. При этом регулируются отношения между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами.

По новому Уставу перевозчиком может стать любое юридическое и физическое лицо (ранее – только железные дороги), владеющие на праве собственности или на иных закон-

ных основаниях железнодорожным подвижным составом и получившие лицензию на осуществление перевозочной деятельности. Перевозчик работает на условиях публичного договора.

В статье 2 Устава даны **определения основных понятий**, что существенно облегчает использование норм закона и обеспечивает единообразие их толкования.

В соответствии со ст. 3 Устава регулирование перевозок осуществляется также на основании **подзаконных нормативных правовых актов**, в частности: правил перевозки грузов железнодорожным транспортом; правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом; правил оказания услуг по перевозкам пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности; порядка перевозки почтовых отправлений и включения почтовых вагонов в поезда; Устава воинских железнодорожных перевозок; правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В настоящее время МПС РФ в развитие Устава утвердило более 30 нормативных актов, установивших детализированные правила перевозок грузов в открытом подвижном составе, насыпью и навалом, в транспортных пакетах, в универсальных и специализированных контейнерах, мелкими отправлениями, с объявленной ценностью, группами ваго-

нов по одной накладной, на особых условиях; перевозок животных, подкарантинных и скоропортящихся грузов, грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей, а также перевозок грузов, подконтрольных Госветнадзору; правила приема заявок на перевозку грузов, заполнения перевозочных документов; приема грузов к перевозке, пломбирования вагонов и контейнеров, переадресовки грузов, исчисления сроков доставки грузов, выдачи грузов, очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов, хранения грузов в местах общего пользования, составления актов при перевозках, предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов, оформления и взыскания штрафов при перевозках, эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

Устав допускает в случаях, когда свойства груза, багажа, грузобагажа или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем (отправителем) условия перевозок не предусмотрены соответствующими нормативными актами, возможность самостоятельного установления в соответствующих договорах перевозчиков с грузоотправителями (отправителями) особых условий перевозок таких грузов, багажа, грузобагажа и ответственности сторон за их перевозку и сохранность.

Основные положения по перевозке грузов на особых условиях и порядок заключения договоров на такие перевозки

определяются Правилами, утвержденными приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 41 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях».

Устав подчеркивает, что пассажиры как потребители услуг по перевозкам пользуются всеми правами, предусмотренными законодательством Российской Федерации **о защите прав потребителей.**

Следует также обратить внимание на то, что **воинские железнодорожные перевозки** должны осуществляться в приоритетном порядке.

Новый Устав содержит 9 глав и 130 статей.

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, КОНТЕЙНЕРОВ И ПОВАГОННЫМИ ОТПРАВКАМИ ГРУЗОБАГАЖА

Договор об организации перевозок

Договор об организации перевозок – это долгосрочный договор, который грузоотправители, грузополучатели могут заключать с перевозчиками при систематическом осуществлении перевозок грузов. В соответствии с договором перевозчик обязуется в установленные сроки принимать грузы в согласованном объеме, а грузоотправитель обязуется предъявлять их для перевозок.

Договор об организации перевозок должен заключаться в письменной форме.

В соответствии с договором определяются:

- предполагаемый объем перевозок грузов;
- сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок;
- порядок расчетов;
- ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств;
- иные условия организации перевозок.

Работы и услуги, которые выполняются владельцами инфраструктур, перевозчиками, грузоотправителями, грузополучателями и цены на которые не указаны в тарифном руководстве, оплачиваются по соглашению сторон.

Перевозки грузов, предусмотренные договором об организации перевозок, осуществляются на основании принятых заявок на их перевозки.

Договор перевозки груза

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, а грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза. Договор перевозки груза регулируется также гл. 40 Гражданского кодекса Российской Федерации, в частности ст. 784, 785, 790–797.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составленной транспортной железнодорожной накладной и выданной на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанции о приеме груза.

При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная накладная составляется на каждую отправку груза в

соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Перевозка грузов может осуществляться группами вагонов по одной накладной в соответствии с Правилами, утвержденными приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 32 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов группами вагонов по одной накладной». По одной накладной осуществляется также так называемая мелкая отправка, для перевозки которой не требуется предоставление отдельного вагона или контейнера. Правила перевозок грузов мелкими отправками утверждены приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 33 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов мелкими отправками».

При приеме груза для перевозки перевозчик обязан проставить в транспортной железнодорожной накладной календарный штамп. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости.

Единые формы перевозочных документов на перевозки грузов утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и публикуются в сборнике правил перевозок железнодорожным транспортом.

Перевозочные документы заполняются в соответствии с Правилами, утвержденными приказом МПС РФ от 18 июня

2003 г. № 39 «Об утверждении Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом».

Заявка на перевозку грузов

Для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель представляет перевозчику надлежащим образом оформленную заявку на перевозку грузов в необходимом количестве экземпляров.

Форма заявки на перевозку грузов, правила и порядок ее оформления и представления, а также порядок ее рассмотрения устанавливаются Правилами, утвержденными приказом МПС РФ от 16 июня 2003 г. № 21 «Об утверждении Правил приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом».

В заявке указываются:

количество вагонов и тонн;

количество железнодорожных станций назначения;

срок действия заявки (но не более чем 45 дней);

другие предусмотренные правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом сведения.

Срок представления заявки

Заявка на перевозку грузов представляется:

не менее чем за 10 дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении;

не менее чем за 15 дней до начала перевозок грузов в прямом международном сообщении, непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты.

По просьбам грузоотправителей или осуществляющих перевалку грузов организаций в случае срочной перевозки грузов перевозчики по согласованию с владельцами инфраструктур могут устанавливать сокращенные сроки представления заявок.

Срок рассмотрения заявки

Перевозчик обязан рассмотреть представленную заявку в течение двух дней и в случае возможности осуществления перевозки направить эту заявку для согласования владельцу инфраструктуры с отметкой о согласовании заявки.

Владелец инфраструктуры рассматривает представленные перевозчиком заявки в следующие сроки:

не более чем 5 дней при перевозках грузов в прямом железнодорожном сообщении;

не более чем 10 дней при перевозках в прямом международном сообщении, непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты.

Основания для отказа от согласования заявки

Перевозчик вправе отказать в согласовании заявки по следующим основаниям:

введение прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств;

отказ владельца инфраструктуры в согласовании заявки;
обоснованное отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки;

иные случаи, предусмотренные нормативными правовыми актами.

При наличии указанных оснований перевозчик возвращает заявку с указанием причин отказа.

Владелец инфраструктуры вправе отказать в согласовании заявки по следующим основаниям:

отсутствие договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры с данным перевозчиком;

отказ организаций смежных видов транспорта в согласовании заявки;

отказ железных дорог иностранных государств в согласовании заявки;

отказ других владельцев инфраструктур в согласовании заявки;

введение прекращения или ограничения погрузки, пере-

возки грузов по маршруту следования груза вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств;

обоснованное отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки;

иные случаи, предусмотренные нормативными правовыми актами.

При наличии указанных оснований владелец инфраструктуры возвращает перевозчику заявку с указанием причин отказа.

Согласованная перевозчиком и владельцем инфраструктуры заявка с отметкой о ее принятии возвращается перевозчиком грузоотправителю не позднее чем за три дня до заявленного срока начала перевозки.

В случае отказа в согласовании заявка возвращается перевозчиком грузоотправителю (организации, осуществляющей перевалку грузов) с обоснованием причин отказа. Отказ в приеме и согласовании заявки может быть обжалован в судебном порядке.

Изменение заявки

По инициативе грузоотправителя (осуществляющей перевалку грузов организации) перевозчик может внести изменения в принятые заявки, связанные с:

перераспределением перевозок грузов по железнодорож-

ным станциям назначения;

изменением железнодорожных станций отправления. Указанные изменения должны быть согласованы перевозчиком с владельцем инфраструктуры.

За указанные изменения перевозчик взимает с грузоотправителя (осуществляющей перевалку грузов организации), если иное не установлено соглашением сторон, сбор в размере, установленном ст. 11 Устава.

Перевозчик имеет право заменять предусмотренный заявкой железнодорожный подвижной состав одного вида подвижным составом другого вида в случае, если:

перевозки грузов подвижным составом другого вида предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом;

при такой замене не увеличивается стоимость перевозок грузов.

О замене предусмотренного заявкой железнодорожного подвижного состава одного вида подвижным составом другого вида перевозчик должен предупредить грузоотправителя не позднее чем за 12 часов до момента подачи вагонов под погрузку.

Следует отметить, что распоряжением ОАО «РЖД» от 6 октября 2004 г. № 3440р утверждено Положение о порядке внесения изменений в согласованные ОАО «РЖД» заявки на перевозку грузов в вагонах.

Порядок внесения изменений в согласованные ОАО

«РЖД» заявки на перевозку грузов в контейнерах определен распоряжением ОАО «РЖД» от 30 июля 2004 г. № 3027р.

Плата за перевозки грузов

По общему правилу плата за перевозки грузов взимается за кратчайшее расстояние, на которое осуществляются перевозки грузов, в том числе в случае увеличения расстояния, на которое они перевозятся, по причинам, зависящим от владельца инфраструктуры и перевозчика. Порядок определения такого расстояния устанавливается Министерством путей сообщения Российской Федерации.

В случаях, указанных в тарифном руководстве, плата за перевозки грузов взимается исходя из фактически пройденного расстояния.

Ставки основных тарифов установлены Прейскурантом № 10-1 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2), утвержденным постановлением ФЭК РФ от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 (в ред. от 09.12.2006).

Пункт 2.1.1 указанного Прейскуранта предусматривает, что плата при перевозке грузов определяется:

- за расстояние по кратчайшему направлению, если грузы перевозятся грузовой и большой скоростью;
- за действительно пройденное расстояние при перевозке

грузов негабаритных и грузов на транспортерах;

за суммарное расстояние перевозки по российским железным дорогам при перевозках грузов с участием Калининградской железной дороги;

за расстояние перевозки с учетом обхода железнодорожных узлов для ряда опасных грузов и остальных грузов с учетом обхода малодеятельных участков и скоростных линий, публикуемых в сборниках правил перевозок железнодорожным транспортом и Тарифном руководстве № 4, издаваемым отдельно.

Согласно п. 1.3 Тарифного руководства № 1 плата за перевозку грузов исчисляется по тарифам, которые действовали в день проставления в перевозочных документах календарного штампа:

железнодорожной станции отправления – при отправлении грузов со станций российских железных дорог, а также при перевозках импортных грузов на станции российских железных дорог, оформленных транспортной железнодорожной накладной прямого международного железнодорожного грузового сообщения на весь путь следования;

железнодорожной станции перевалки груза – при перевозке грузов с перевалкой с других видов транспорта на железную дорогу;

железнодорожной станции переоформления накладной – при перевозке грузов, которая была осуществлена с переоформлением железнодорожной накладной одного между-

народного транспортного права на другое.

Тарифным руководством № 1 определяется порядок исчисления платы за перевозку грузов (п. 1.4).

Плата за перевозку грузов по инфраструктуре российских железных дорог исчисляется за расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения, в зависимости от вида сообщения. При этом станцией отправления или назначения может выступать пограничная передаточная станция российской железной дороги, станция передачи вагонов (грузов) на инфраструктуру российских железных дорог с другого вида транспорта или инфраструктуры, не принадлежащей российской железной дороге. Указанное расстояние исчисляется в соответствии с Тарифным руководством № 4.

Если перевозка осуществляется в прямом или не прямом международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации, то при определении расстояния перевозки по российским железным дорогам до выходной (от входной) пограничной станции учитывается расстояние до (от) государственной границы Российской Федерации.

В случае если перевозка в прямом смешанном и прямом международной сообщении с участием железнодорожно-паромных комплексов осуществляется с неоднократной передачей с одного вида транспорта на другой по нескольким, не соединенным между собой участкам инфраструктуры рос-

сийской железной дороги, то плата за перевозку грузов исчисляется отдельно за расстояние перевозки по каждому из таких участков в соответствии с общими правилами.

Определение платы за перевозку груза производится на основании соответствующих отметок в перевозочном документе (накладной), предусмотренных Тарифным руководством № 1.

Базовые ставки тарифов на перевозки грузов, расчеты за которые осуществляются в соответствии с Прейскурантом № 10–01, периодически индексируются путем установления соответствующих коэффициентов. В настоящее время действует Приказ ФСТ России от 09.12.2006 № 353-т/4 «Об индексации тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки».

Для определенных категорий грузов законодательство предусматривает особые условия тарификации на железнодорожные перевозки. В частности, Приказом ФСТ России от 13.12.2005 № 618-т/6 были установлены исключительные тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом на 2006 год. Исключительные тарифы на 2007 год установлены Приказом ФСТ России от 09.12.2006 № 356-т/7. Исключительные тарифы определяются в виде коэффициентов к действующим тарифам указанного выше Прейскуранта № 10–01 либо специальных ставок на грузовые железнодорожные перевозки. Также можно отметить Приказ ФСТ России от 19.06.2006 № 132-т/5 «Об установлении исключи-

тельных тарифов на перевозки универсальных контейнеров железнодорожным транспортом во внутригосударственном сообщении и в международном сообщении (за исключением транзита)».

Плата за пользование вагонами (контейнерами)

В соответствии со ст. 39 Устава плата за пользование вагонами, контейнерами взимается перевозчиком:

за время нахождения вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами;

за время ожидания подачи или приема вагонов (контейнеров) по причинам, зависящим от таких грузополучателей, грузоотправителей, владельцев;

за время задержки вагонов (контейнеров) в пути следования по причинам, зависящим от грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузополучателей своими локомотивами, при условии, что задержка по указанным причинам привела к нарушению сроков доставки грузов.

Плата за пользование вагонами, контейнерами не взимается за время нахождения вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчикам, в местах необщего пользования.

Размер платы за пользование вагонами, контейнерами определяется договором, если иное не установлено законо-

дательством Российской Федерации.

Например, ставки арендной платы за пользование грузовыми вагонами ОАО «РЖД» установлены распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2005 г. № 2337р.

Следует также отметить Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта (Тарифное руководство № 2), утвержденные Постановлением ФЭК России от 19.06.2002 № 35/12 (в ред. от 19.06.2006).

Указанные Правила предусматривают, что для расчета платы за пользование вагонами, контейнерами определяется базовая ставка и оплачиваемое время пользования.

Базовые ставки платы за пользование вагонами, контейнерами дифференцируются в зависимости от групп вагонов, контейнеров, размеров суточного вагонооборота, контейнерооборота, интервалов времени пользования вагонами, контейнерами (приводятся в таблицах № 1 и № 2 Тарифного руководства № 2).

Коэффициенты дифференциации базовых ставок плат за пользование вагонами, контейнерами в зависимости от размеров суточного вагонооборота и контейнерооборота приведены в таблицах № 3 и № 4 Тарифного руководства.

Таким образом, плата за пользование вагонами, контейнерами определяется умножением базовой ставки платы (таблицы № 1 и № 2) на коэффициенты, учитывающие суточный вагонооборот и контейнерооборот (таблицы № 3 и № 4), и на

оплачиваемое время пользования.

Действующие тарифы на перевозки грузов в вагонах, контейнерах федерального железнодорожного транспорта уменьшаются на величину учтенной в тарифах на перевозку грузов оплаты за время нахождения вагонов, контейнеров у грузоотправителей и (или) грузополучателей. Размеры уменьшения действующих тарифов приведены в таблице № 11 Тарифного руководства.

Статья 39 Устава определяет порядок исчисления оплачиваемого времени за пользование вагонами, контейнерами.

Соответствующие лица освобождаются от обязанности по внесению платы за пользование вагонами, контейнерами вследствие:

обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном подъездном пути, и иных обстоятельств, при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов;

подачи перевозчиком вагонов, контейнеров в количестве, превышающем количество вагонов, контейнеров, установленное соответствующим договором.

Порядок оплаты перевозки грузов

По общему правилу предусматривается авансовый порядок оплаты перевозки грузов (ст. 30 Устава). Это означает, что, если иное не предусмотрено Уставом или соглашением

сторон, плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента приема грузов для перевозки.

Уставом предусмотрена возможность оплаты перевозки грузополучателем на станции назначения в случае принятия такого решения перевозчиком на основании письменного обращения грузоотправителя, согласованного с грузополучателем.

Окончательные расчеты за перевозку грузов и дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии грузов на станцию назначения до момента их выдачи.

Последствия нарушения сроков оплаты

В случае несвоевременной оплаты предыдущей перевозки новый прием грузов для перевозки и подача вагонов, контейнеров не проводятся, если иное не предусмотрено Уставом или соглашением сторон.

В случае нарушения сроков оплаты за перевозку грузов по вине грузоотправителя или грузополучателя перевозчик вправе потребовать уплаты процентов на сумму просроченного платежа в размере и в порядке, которые установлены гражданским законодательством.

До внесения на станции назначения грузополучателем всех причитающихся перевозчику платежей вагоны, контейнеры, не выданные грузополучателю, находятся на его ответ-

ственном простое и с него взимается соответствующая плата за пользование ими.

Увеличение размера сбора (платы)

Перевозчик имеет право увеличить размеры:

сбора за хранение выгруженных грузов, контейнеров – до пятикратного размера указанного сбора;

платы за пользование вагонами, контейнерами, задержанными на железнодорожных путях необщего пользования более чем 24 часа после окончания технологического времени, установленного договором с перевозчиком, а также на железнодорожных станциях – до двукратного размера указанной платы.

Перевозчик имеет право произвести указанное увеличение в связи с:

несвоевременным приемом вагонов, несвоевременной выгрузкой грузов на железнодорожных станциях, железнодорожных путях необщего пользования;

несвоевременным вывозом грузов с железнодорожных станций грузополучателями и возникновением по данным причинам технологических затруднений на железнодорожных станциях.

Перевозчик имеет право произвести указанное увеличение в отношении грузополучателей и владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузополучателей, грузоотправителей своими локомотива-

ми, по вине которых возникли указанные обстоятельства.

Статья 43 Устава предусматривает порядок уплаты сбора в увеличенном размере.

Места погрузки, выгрузки, сортировки и хранения грузов

Места общего пользования

К местам общего пользования относятся крытые и открытые склады, а также специально выделенные участки на территории железнодорожной станции, в которых выполняются операции по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов, грузобагажа и контейнеров пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Места общего пользования принадлежат владельцу инфраструктуры.

Места необщего пользования

К местам необщего пользования относятся железнодорожные пути необщего пользования, крытые и открытые склады, а также участки, расположенные на территории железнодорожной станции и используемые для выполнения операций по погрузке, выгрузке грузов и контейнеров определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Места необщего пользования или не принадлежат вла-

дельцу инфраструктуры, или сданы им в аренду.

Обязательные требования к местам общего и необщего пользования:

наличие сооружений и устройств для обеспечения сохранности грузов, грузобагажа, вагонов, контейнеров;

наличие сооружений и устройств для обеспечения бесперебойной погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов;

соответствие требованиям законодательства Российской Федерации об охране окружающей среды.

Дополнительные требования к местам общего пользования:

наличие в необходимых случаях дополнительных специальных погрузочно-выгрузочных устройств (в том числе эстакад, специализированных площадок, скотопогрузочных платформ, водопойных пунктов, очистных сооружений, дезинфекционно-промывочных устройств).

Дополнительные требования к местам необщего пользования:

наличие в необходимых случаях сооружений и устройств, обеспечивающих восстановление сыпучести смерзшихся грузов, очистку вагонов, контейнеров, а в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным

транспортом, также промывку вагонов, контейнеров после выгрузки из них грузов, грузобагажа.

Соответствие мест общего и необщего пользования указанным требованиям обеспечивается за счет средств их владельцев, а специально выделенных участков – за счет средств грузоотправителей (отправителей) или грузополучателей (получателей), которым предоставлены такие участки.

Тара и упаковка грузов

Грузы должны быть подготовлены грузоотправителями для перевозок в соответствии с установленными стандартами и техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку.

Грузы должны быть подготовлены к перевозке таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность грузов, грузобагажа, вагонов, контейнеров, пожарную безопасность и экологическую безопасность.

Перевозчики владелец инфраструктуры вправе провести проверку соответствия тары и упаковки грузов, грузобагажа, качества перевозимой продукции соответствующим стандартам, техническим условиям и иным актам.

При перевозке опасных грузов грузоотправитель обязан в установленном порядке наносить на тару, вагоны, контейне-

ры знаки, коды опасности, предусмотренные правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

В отношении продовольственных и скоропортящихся грузов грузоотправитель обязан представить вместе с транспортной железнодорожной накладной документ о качестве грузов (сертификат), подписанный грузоотправителем (отправителем) или экспертом по качеству и датированный днем погрузки таких грузов, если иное не предусмотрено другими нормативными правовыми актами. При перевозке скоропортящихся грузов следует обратить внимание на приказ МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 37 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов».

Перечни скоропортящихся грузов и предельные сроки их перевозки ОАО «РЖД» устанавливаются распоряжениями ОАО «РЖД» от 4 ноября 2004 г. № 3530р, № 3531р и № 3532р.

Погрузка и выгрузка груза

Подготовка/подача вагонов (контейнеров) к погрузке

Перевозчик обязан уведомить грузоотправителей о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку не позднее чем за два часа до подачи.

Перевозчик самостоятельно определяет техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейне-

ров.

Перевозчик обязан подавать под погрузку исправные, очищенные, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретных грузов вагоны, контейнеры со снятыми приспособлениями для крепления, за исключением несъемных приспособлений для крепления.

Подготовка под погрузку вагонов и контейнеров, принадлежащих перевозчику, проводится перевозчиком или грузоотправителями за счет перевозчика в соответствии с заключенными между ними договорами.

Подготовка под погрузку вагонов и контейнеров, не принадлежащих перевозчику (в том числе специализированных), проводится грузоотправителями или перевозчиком за счет грузоотправителей в соответствии с заключенными между ними договорами.

Коммерческая пригодность вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков, отсутствие постороннего запаха, других неблагоприятных факторов) для перевозки указанного груза определяется в отношении:

вагонов – грузоотправителями, если погрузка обеспечивается ими, или перевозчиком, если погрузка обеспечивается им;

контейнеров – грузоотправителями.

В случае непригодности вагонов, контейнеров для перевозки конкретного груза грузоотправители вправе отказать-

ся от них. В этом случае перевозчик обязан подать взамен исправные, пригодные для перевозки такого груза вагоны, контейнеры. При этом вагоны, признанные непригодными, из числа поданных вагонов исключаются, и плата за пользование ими не взимается.

Вопросы, связанные с подготовкой и подачей вагонов к погрузке, определением пригодности вагонов под погрузку регулируются Правилами, утвержденными приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 28 «Об утверждении Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом». Указанные Правила определяют также порядок погрузки, размещения и крепления грузов.

Осуществление погрузки/выгрузки груза

Грузоотправители, грузополучатели обеспечивают погрузку грузов в вагоны (контейнеры), а также выгрузку из них в местах общего и необщего пользования.

Перевозчики обеспечивают за счет грузополучателей погрузку порожних или груженых контейнеров в вагоны, а также выгрузку из них таких контейнеров в местах общего пользования. Оплата при этом производится по соглашению сторон, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Погрузочно-разгрузочные работы могут осуществляться перевозчиками, владельцами инфраструктур, иными юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями

на основании договора с грузоотправителями, грузополучателями и при наличии соответствующих погрузочно-разгрузочных машин и приспособлений.

Перечень опасных грузов, погрузка и выгрузка которых в местах общего и необщего пользования не допускаются, устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

За счет грузоотправителей, грузополучателей возмещаются расходы перевозчиков, связанные с:

- подачей и уборкой вагонов, контейнеров;
- погрузкой и выгрузкой грузов, грузобагажа;
- выдачей санитарных паспортов; хранением грузов и контейнеров;
- платой за пользование вагонами и контейнерами,
- другие возникшие в связи с выполнением этих работ по указанию таможенных органов либо иных органов государственного контроля (надзора) расходы.

Требования к погрузке грузов

Погрузка должна осуществляться исходя из технических норм погрузки вагонов, контейнеров и не должна превышать их грузоподъемность согласно указанным на них трафаретам.

Размещение и крепление грузов осуществляются в соответствии с требованиями технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.

Перечень грузов, перевозка которых допускается в открытом железнодорожном подвижном составе, утвержден приказом МПС РФ от 25 июня 2003 г. № 51 «Об утверждении Перечня грузов, перевозка которых железнодорожным транспортом допускается в открытых вагонах». Перечень грузов, которые могут перевозиться насыпью, навалом, утвержден приказом МПС РФ от 25 июня 2003 г. № 52 «Об утверждении Перечня грузов, которые могут перевозиться железнодорожным транспортом насыпью и навалом». Приказами МПС соответственно от 16 июня 2003 г. № 22 «Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом насыпью и навалом» и от 16 июня 2003 г. № 19 «Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом грузов в открытом подвижном составе» утверждены правила перевозок грузов насыпью, навалом и в открытом подвижном составе.

Использование приспособлений для погрузки и крепления груза

Грузоотправители (отправители) должны предоставить необходимые для погрузки, крепления и перевозки грузов и грузобагажа оборудование, материалы, средства пакетирования и иные приспособления. Указанное оборудование, материалы, средства пакетирования и иные приспособления могут быть предоставлены перевозчиками на условиях договора. Требования к таким приспособлениям и порядок

их использования устанавливаются, в частности, Правилами, утвержденными приказами МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 31 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в специализированных контейнерах», от 18 июня 2003 г. № 30 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах» и от 17 июня 2003 г. № 23 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в транспортных пакетах».

Установка таких приспособлений при погрузке и снятие их при выгрузке осуществляются грузоотправителями, грузополучателями, перевозчиком или иными юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в зависимости от того, кем обеспечиваются погрузка и выгрузка.

Сведения об установке таких приспособлений указываются в транспортных железнодорожных накладных.

Масса груза

В соответствии со ст. 26 Устава в транспортной железнодорожной накладной грузоотправитель обязан указать массу груза (количество грузовых мест).

Взвешивание грузов, грузобагажа обеспечивается: перевозчиками при обеспечении ими погрузки и выгрузки в местах общего пользования; грузоотправителями, грузополучателями при обеспече-

нии ими погрузки и выгрузки в местах общего и необщего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования. Осуществляемое перевозчиком взвешивание грузов и грузобагажа оплачивается грузоотправителем или грузополучателем в соответствии с договором.

Перевозчик имеет право проверять достоверность массы грузов и других сведений, указанных грузоотправителями в транспортных железнодорожных накладных (ст. 27 Устава). Порядок определения массы груза устанавливается Правилами, утвержденными приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 28 «Об утверждении Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.