

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ ПРАВО. КОРПОРАТИВНОЕ ПРАВО

УДК 347.4

ДОСТАВКА ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ: ВЫБОР НАДЛЕЖАЩЕЙ ЮРИДИЧЕСКОЙ КОНСТРУКЦИИ ДОГОВОРА

А.А. Ананьева

Российский государственный университет правосудия, г. Москва, 117418, Россия

Аннотация

Статья посвящена изучению вопроса о том, какая юридическая конструкция договора более всего подходит для регулирования отношений, складывающихся при доставке порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику. В этих целях автор тщательно анализирует три возможных варианта. В первую очередь обращается к конструкции договора перевозки груза, в рамках которой оценивает, возможно ли признать порожний вагон в качестве особой разновидности груза, однако отвечает на обозначенный вопрос отрицательно. Далее внимание сосредоточивается на договоре буксировки, а вагон рассматривается в качестве транспортного средства. Не исключая возможности применения к указанной ситуации новой самостоятельной договорной конструкции, не сводящейся ни к договору перевозки грузов, ни к договору буксировки, автор доказывает нецелесообразность использования этого.

Ключевые слова: порожний вагон, груз, транспортное средство, договор перевозки груза, договор буксировки

С 1 апреля 2015 г. вступил в силу Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации” и статью 2 Федерального закона “О железнодорожном транспорте в Российской Федерации”» (далее – Закон о железнодорожном транспорте, Закон № 503). Согласно подп. «а» п. 1. ст. 1 данного нормативного правового акта и ст. 2 Федерального закона от 10 марта 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – УЖТ РФ) под перевозчиком понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж или не принадлежащий им порожний грузовой вагон (далее – порожний грузовой вагон) из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж, порожний грузовой вагон управомоченному на его получение лицу (получателю) (см. 503-ФЗ, 18-ФЗ).

Грузоотправителем (отправителем) в настоящее время признаётся физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки отправляет не только груз или грузобагаж, но и порожние грузовые вагоны (подп. «б» п. 1 ст. 1 Закона № 503). Соответственно, грузополучатель (получатель) – физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение не только груза, багажа, грузобагажа, но и порожнего вагона (подп. «в» п. 1 ст. 1 Закона № 503, абз. 6 ст. 2 УЖТ РФ). Эти и некоторые другие законодательные новеллы приводят к мысли о том, что порожние грузовые вагоны, не принадлежащие перевозчику, перестали рассматриваться в качестве самоходных транспортных средств и каким-то непостижимым образом трансформировались в грузы. Основанием для подобного рода предположений могут выступить статьи указанного Устава, а также судебная практика. В частности, согласно ст. 33 УЖТ РФ о сроках доставки порожних грузовых вагонов с перевозчиками могут договариваться грузоотправители и грузополучатели. Что касается позиции судебных органов, то приведём следующие примеры.

1. Высший арбитражный суд Российской Федерации (далее – ВАС РФ), рассмотрев жалобы на решение Арбитражного суда Новосибирской области от 22 ноября 2013 г. по делу № А45-1448/2013, подтверждённое судами апелляционной и кассационной инстанций, в своём Определении от 14 июля 2014 г. № ВАС-9507/4 применил к отношениям по перевозке порожних вагонов нормы, касающиеся перевозки грузов. В частности, сделаны ссылки на ст. 797 Гражданского кодекса Российской Федерации «Претензии и иски по перевозкам грузов» (далее – ГК РФ), ст. 120 УЖТ РФ о порядке предъявления претензии, связанной с осуществлением перевозок грузов, а также п. 53 Постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30, которое подтверждает необходимость применения годичного срока исковой давности применительно к спорам, связанным с осуществлением перевозки грузов (см. ОВАС1).

2. Аналогичное отождествление отношений по перевозкам грузов и порожних вагонов наблюдается в Определении ВАС РФ от 2 сентября 2013 г. № ВАС-11239/13 по делу № А45-21554/2012, в котором к просрочке в доставке порожних вагонов, принадлежащих ООО «Альянс Транс-Азия», применяются такие выражения, как «факты нарушения срока доставки груза», «просрочка доставки грузов» и т. п. (см. ОВАС2).

3. В Определении ВАС РФ от 17 июня 2013 г. № ВАС-7265/13 по делу № А40-63422/12-125-283 о взыскании тарифа за порожний пробег вагонов арбитрами приложены нормы ст. 25 УЖТ РФ, касающиеся предъявления груза для перевозки (см. ОВАС3).

4. В Постановлении Президиума ВАС РФ от 10 июля 2012 г. № 4503/12 по делу № А82-3433/2011 порожние вагоны прямо названы грузом на колёсах, а потому к спорным отношениям применены нормы, затрагивающие исключительно перевозку грузов (ст. 792 ГК РФ, ст. 33 УЖТ РФ и п. 11 Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом) (см. ППВАС1).

Вопрос о возможности отождествления порожних транспортных средств и грузов теснейшим образом связан с проблемой выбора наиболее подходящей юридической конструкции договора для регулирования складывающихся отношений при доставке порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику. И здесь возможны три варианта. Согласно первому из них данные отношения охваты-

ваются договором перевозки грузов, а порожний вагон рассматривается как особая разновидность груза. При втором варианте пустой вагон, принадлежащий отличному от перевозчика лицу, является транспортным средством, и тогда становится актуальным вопрос, возможно ли применение юридической конструкции договора буксировки. Для последнего типична ситуация, когда транспортное средство, принадлежащее одной транспортной организации, доставляет путём тяги либо толкания транспортного средства, которое принадлежит другой компании. Наконец, нельзя исключать ещё один случай, когда применяется новая самостоятельная договорная конструкция, не сводящаяся ни к договору перевозки грузов, ни к договору буксировки. Попробуем последовательно рассмотреть каждый из предложенных вариантов.

Для начала ответим на вопрос: применима ли в рассматриваемом нами случае юридическая конструкция договора перевозки грузов? В пояснительной записке к Законопроекту № 319967-6 одной из главных его целей значится совершенствование рыночных механизмов, стимулирующих участников перевозочного процесса улучшать показатели оборота вагонов и коэффициент их использования в гружёном рейсе, минимизировать время нахождения вагонов под погрузкой-выгрузкой, рациональное использование инфраструктуры, занятой не используемым в перевозочном процессе подвижным составом (см. ПЗ). Однако может ли быть признан порожний вагон грузом на своих осях? На данный вопрос представители Министерства транспорта России отвечают отрицательно, обращая внимание на то обстоятельство, что порожний подвижной состав, за исключением некоторых случаев (вагоны, следующие из ремонта и в ремонт, а также новые и следующие с завода-изготовителя к покупателю), не представляет собой самостоятельный объект товарооборота, а следовательно, не может рассматриваться как груз. Итак, порожний вагон не является грузом, но может быть доставлен в пункт назначения по договору перевозки. При этом всё же существует некоторая неопределённость: если порожний вагон не является грузом, то следует ли его считать транспортным средством? На наш взгляд, ответ на этот вопрос должен быть утвердительным. Об этом свидетельствует не только действующее законодательство, но и правила элементарной логики.

Начнём с законодательства. Согласно ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» грузовые вагоны являются составной частью железнодорожного подвижного состава наряду с локомотивами (см. 17-ФЗ). В Правилах безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, утверждённых Постановлением Госгортехнадзора России от 16 августа 1994 г. № 50, под вагоном-цистерной понимается вагон, кузовом которого является котёл (ёмкость), предназначенный для перевозки и хранения газообразных, жидких и других веществ (см. РД 15-73-94). Общероссийский классификатор основных фондов ОК 013-94, утверждённый Постановлением Госстандарта России от 26 декабря 1994 г. № 359, относит вагоны наряду с локомотивами к транспортным средствам (см. ОК 013-94).

Трудно себе представить, что по смыслу ст. 791 и 794 ГК РФ к транспортным средствам, подаваемым под погрузку, не относятся порожние вагоны. Что же тогда считать в данном случае исправными транспортными средствами на железнодорожном транспорте? В п. 13 Постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября

2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”» прямо указывается, что в соответствии со ст. 20 УЖТ РФ перевозчик обязан подавать под погрузку исправные и годные для перевозки конкретного груза вагоны (см. ППВАС2). Если к данному факту прибавить то, что поезд – это состав сцепленных между собою вагонов, приводимый в движение локомотивом¹, то абсолютно нелепо звучит выражение «перевозка поезда».

Подтверждают наши выводы нормативные правовые акты, которые хотя и не касаются напрямую железнодорожного транспорта, однако дают почву для аналогии в рамках рассматриваемой проблемы. В соответствии со ст. 1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём (см. 40-ФЗ). Комментируя данный Федеральный закон, А.Н. Танага отмечает, что «разновидностью транспортного средства, не оборудованной двигателем и предназначенной для движения в составе с механическим транспортным средством, является прицеп (полуприцеп или прицеп-роспуск)» [1, с. 18]. Этой же позиции придерживается Верховный суд Российской Федерации, в обзоре практики которого за первый квартал 2012 г. указано: «При совместной эксплуатации тягача и прицепа в составе автопоезда вред в результате дорожно-транспортного происшествия будет считаться причинённым посредством обоих транспортных средств» (см. ОВС).

Признание вагона транспортным средством, на наш взгляд, исключает возможность отождествления его с грузом. С одной стороны, порожний вагон, так же как и груз, является материальным объектом, перемещаемым в пространстве. С другой стороны, этот объект обладает рядом особенностей. Как было указано выше, он не является объектом товарооборота, то есть объектом действия, в основу которого положен обмен конкретного товара на валюту в результате совершения гражданско-правовых сделок. Как отмечал Г.Ф. Шершеневич, «товары нуждаются в перемещении к спросу» [2, с. 337]. Порожний вагон не может рассматриваться как перевозимое имущество, которое должно быть доставлено кредитору в силу обязательства передать товар (ст. 316 ГК РФ), поскольку его доставка осуществляется вне рамок такого обязательства. Если груз зачастую перевозится во исполнение договора поставки, кредитором в котором применительно к указанной статье является покупатель, то этого нельзя сказать о перевозке порожнего вагона. Последний вообще не может быть товаром, поскольку применительно к рассматриваемому случаю не относится к продукции, которая продаётся и покупается.

К порожнему вагону как объекту перевозки не применимы требования к таре и упаковке груза и грузобагажа в целях обеспечения безопасности движения и сохранности грузов и вагонов (ст. 18 УЖТ РФ), а также положения ст. 21, 22, 26, 27, 41, 42 УЖТ РФ о погрузке (выгрузке) грузов, их креплении и взвешивании.

¹ Такое значение слова содержат словари, в частности «Толковый словарь русского языка» С.И. Ожегова и Н.Ю. Шведовой (<http://dic.academic.ru/dic.nsf/ogegova/168746>). Об этом свидетельствует также анализ п. 2.5 Приказа Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. № 27 «Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом», где отождествляются, по сути, состав поездного формирования и вагоны, не принадлежащие перевозчику (см. 27-П).

Следует также учитывать, что владелец транспортного средства является владельцем источника повышенной опасности. Согласно ст. 1079 ГК РФ юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов и др.), обязаны возместить вред, причинённый источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Признание порожнего вагона грузом исключает возможность его отнесения к источнику повышенной опасности. Соответственно, если в результате самопроизвольной отцепки вагона жизни и здоровью гражданина будет нанесён вред, то он будет возмещаться по иным правилам, отличным от тех, которые предусмотрены ст. 1079 ГК РФ.

Логика транспортного процесса такова, что выгруженные (порожние) вагоны доставляют по договору перевозки в пункт назначения, в котором их используют для погрузки и отправки груза, но уже по другому договору. Исходя из положений УЖТ РФ, может сложиться мнение, что вагон постоянно подвергается модификации из транспортного средства в груз и обратно. Доставка порожних вагонов, приравнённых к грузу, взаимоувязана с договором перевозки груза, который предполагается заключить в будущем по прибытии вагонов под погрузку. Однако в этом договоре они уже будут являться транспортными средствами, подаваемыми под погрузку на основании заявки грузоотправителя. Иллюстрацией данной ситуации служат положения ст. 36 УЖТ РФ, в соответствии с которыми получатель вправе отказаться от приёма порожнего грузового вагона, прибывшего под погрузку конкретного груза, если:

- такой вагон не может быть использован под погрузку этого груза по причине технической неисправности или непригодности в коммерческом отношении;
- отсутствует согласованная перевозчиком заявка на транспортировку грузов в таком вагоне и порожний грузовой вагон не может быть использован данным получателем для выполнения другой согласованной перевозчиком заявки.

Тем не менее, если заявка на подачу вагонов под предстоящую погрузку уже согласована перевозчиком, получатель не вправе отказаться от приёма порожнего грузового вагона, прибывшего под погрузку. Иными словами, с момента подачи прибывшего порожнего вагона под погрузку он рассматривается как транспортное средство.

Согласно ст. 2 УЖТ РФ груз – объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырьё, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах. Следовательно, порожние вагоны грузом не являются, поскольку их нельзя перевозить в грузовых вагонах и контейнерах. При перевозке порожних вагонов перевозчик не предоставляет отправителю никакого места в транспортном средстве [3, с. 190].

Примечательным является тот факт, что в УЖТ РФ в качестве участников правоотношений, возникающих из договора перевозки порожних вагонов, называются отправители и получатели, а не грузоотправители и грузополучатели. Тем самым подчёркивается, что порожние вагоны нельзя отождествлять с грузом. Можно ли на этом основании сделать вывод о том, что субъектный состав договора перевозки грузов и договора перевозки порожних вагонов разный?

Как нам представляется, ответ на этот вопрос должен быть положительным. Отправитель порожних вагонов вступает в договорные отношения с перевозчиком для того, чтобы доставить такие вагоны под погрузку. Получатель этих вагонов является потенциальным грузоотправителем. Таким образом, отправитель порожних вагонов совпадает в одном лице с грузополучателем, а получатель вагонов одновременно является грузоотправителем. Вполне возможна и такая ситуация, когда получателем порожних вагонов является их собственник (оператор подвижного состава), а грузоотправителем – иное лицо.

Соответственно, нормы договора об организации перевозок грузов не касаются отношений по организации перевозок порожних вагонов. В ст. 10 УЖТ РФ речь идёт только о грузах, но не о вагонах.

Перечисленные выше обстоятельства ставят под сомнение возможность прямого применения к отношениям по перевозке порожних вагонов норм о договоре перевозки грузов. Так, в ст. 25 УЖТ РФ дано определение договора перевозки груза, которое не распространяется на перевозку порожних вагонов. Согласно названной статье в соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза. На наш взгляд, Правовым управлением Государственной думы Российской Федерации в заключении по Законопроекту № 319967-6, которое было роздано к первому чтению, справедливо отмечено, что вменение в обязанности перевозчика по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования перевозки порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, требует изменения гл. 40 ГК РФ, которая содержит положения о перевозке (см. ПЗ).

Признание порожнего вагона технически сложным самоходным транспортным средством обуславливает особый предмет соответствующего договора перевозки. Ю.В. Романец считает: «Особым предметом обязательства может быть лишь такое транспортное средство, которое является сложным техническим устройством и источником повышенной опасности, потому что именно эти признаки требуют установления специальных правил, регламентирующих управление им и обеспечение его надлежащей технической эксплуатации. Следовательно, названные признаки квалифицируют транспортное средство как особый предмет договора» [4, с. 240]. Этого факта уже вполне достаточно, чтобы обособить договор перевозки порожних вагонов от договора перевозки грузов, поскольку один гражданско-правовой договор отличается от другого прежде всего предметом.

Помимо указанных различий в предмете и субъектном составе рассматриваемых договоров, имеются и другие нормативные особенности. Так, в отличие от отношений по предъявлению грузов к перевозке, заявки на перевозки пустых вагонов, не принадлежащих перевозчику, не представляются (ст. 11 УЖТ РФ). Вместо этого отправитель порожних вагонов направляет перевозчику запрос-уведомление, содержание и порядок оформления которого устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом (ст. 12 УЖТ РФ).

Таким образом, договор перевозки грузов и договор перевозки порожних вагонов отождествлять между собой нельзя, как не стоит рассматривать транс-

портное средство в качестве груза, если только речь не идёт о его перемещении на другом транспортном средстве.

Тогда, может быть, договоры между владельцами самоходного и несамоходных транспортных средств (локомотива и порожних вагонов) следует рассматривать как договор буксировки? Ответ на данный вопрос зависит от того, что понимать под буксировкой и соответствующим договором. Однако однозначной позиции по данному поводу на сегодняшний момент не выработано. В.В. Демиденко под буксировкой понимает «способ перемещения одного объекта при помощи тягового усилия другого объекта с целью выполнения манёвра либо транспортировки» [5, с. 116]. Вместе с тем следует различать буксировку как способ перемещения груза и договор буксировки.

Как отмечает М.И. Брагинский, «есть все основания признать прежде всего, что договор перевозки груза представляет собой только одну из правовых конструкций, опосредующих пространственное перемещение материального объекта как такового, что составляет сущность транспортировки как таковой. Своё место среди этих правовых форм занимает договор буксировки» [3, с. 548]. По мнению К.М. Арсланова, перевозка и буксировка различаются в зависимости от объекта. «Если объектом перевозочного процесса выступает груз, то буксируемый объект представляет собой предмет материального мира (транспортное средство, плот и проч.), способный к перемещению под воздействием буксирующего транспортного средства» [6, с. 550]. М.И. Брагинский утверждает: «Использование при морской и внутренней водной транспортировке особых правовых конструкций, рассчитанных исключительно на отношения по перевозкам путём буксировки, означает допустимость для сторон подчинить транспортировку, осуществляемую путём буксировки, одному из двух правовых режимов, остановившись на договоре перевозки груза или договоре буксировки» [3, с. 549]. Таким образом, по мнению учёных, не всегда процесс буксировки опосредуется одноименным договором.

Решить проблему разграничения договоров буксировки и перевозки груза мешает тот факт, что нормативно первый урегулирован только на морском и внутреннем водном транспорте. Поэтому при определении его правовой природы обычно ссылаются на нормы отечественных Кодексов торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта (см. КТМ, КВВТ). Так, М.И. Брагинский замечает: «Иные, кроме КТМ и КВВТ, кодифицированные акты, распространяющие своё действие на отдельные виды транспорта, – Устав железнодорожного транспорта РФ, Устав автомобильного транспорта РСФСР, а также воздушный кодекс РФ – договоров буксировки не выделяют. Вот почему не возникает никаких сомнений по поводу возможности уложить любые способы буксировки в рамках договора перевозки груза, урегулированного названными транспортными уставами и кодексами» [3, с. 547]. Между тем у нас сомнения всё же возникают. Довод о том, что не может существовать договора, который не закреплён в законе, ставит под сомнение существование непоименованных договоров. Если бы цивилистическая наука ориентировалась исключительно на законодателя и пренебрегала мнениями учёных и разработанными ими теоретическими конструкциями, вряд ли она была столь полезна для общества. Мы не видим, например, непреодолимых преград к тому, чтобы договор буксировки был использован

на железнодорожном транспорте. Так, М.И. Брагинский считает, что буксировку может осуществить электровоз по отношению «к такому же попавшему в аварию электровозу либо целому подвижному составу» [3, с. 547].

Часто в вопросе правовой квалификации договора между владельцами транспортных средств в качестве договора буксировки камнем преткновения является факт перехода груза, находящегося на буксируемом транспортном средстве, под ответственность перевозчика. Если такой груз сопровождается экипажем буксируемого судна, то принято считать, что налицо договор буксировки. Особое мнение по этому поводу выразил О.С. Иоффе, который, имея в виду осуществление буксировки без экипажа буксируемого средства, отмечал: «Буксировка не превращается, конечно, в перевозку судна вместе с находящимся на нём грузом, ибо владелец буксируемого судна и в данном случае должен подготовить его к плаванию именно как судно, как плавучее сооружение, обеспечив припасами, оснасткой и т. п.» [7, с. 369]. Категорически не согласен с такой позицией М.И. Брагинский, считающий, что данного рода отношения «целиком укладываются в рамки именно этого договора» [3, с. 574], то есть договора перевозки груза. Однако данное мнение, отражающее господствующую точку зрения в юридической литературе, опирается на то, что при буксировке груз «как таковой не сдаётся и не вверяется буксировщику» [8, с. 159].

Очевидно, что данная аргументация неприемлема в тех случаях, когда груза вовсе нет. Когда буксируется пустое транспортное средство (например, порожний вагон), уже нельзя утверждать, что буксировка является лишь способом доставки груза во исполнение обязательства по договору перевозки груза [3, с. 548].

Следует отметить: на автомобильном транспорте буксировка может осуществляться как с экипажем, так и без него в зависимости от вида сцепки. Согласно п. 20.1 Постановления Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» буксировка на жёсткой или гибкой сцепке должна осуществляться только при наличии водителя за рулём буксируемого транспортного средства, кроме случаев, когда конструкция жёсткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего (см. ПП). Законодательство о страховании признаёт каждый элемент автопоезда самостоятельным (в правовом смысле) транспортным средством, требующим заключения отдельных договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (см., например, 40-ФЗ). При буксировке каждое транспортное средство сохраняет юридическую самостоятельность друг по отношению к другу. А.Н. Танага отмечает: анализ системы юридических фактов, которые могут служить основаниями возникновения гражданских прав и обязанностей (ст. 8 ГК РФ), приводит к однозначному выводу о возможности возникновения буксировочного правоотношения исключительно на основании соглашения сторон – гражданско-правового договора (буксировки) [1, с. 20].

Основными элементами юридической конструкции любого конкретного гражданско-правового договора являются его элементы, важнейший из которых условие о предмете. Все остальные ему подчинены. Не исключение в этом плане договор буксировки. Поэтому при квалификации любого действия (акта) в качестве такового решающее значение играет его предмет.

Теперь посмотрим, каким образом определяется предмет договора буксировки в юридической литературе и действующем законодательстве. К.М. Арсланов, к примеру, пишет: «Предметом договора буксировки выступают услуги по перемещению буксируемого объекта (обычно плавучего объекта) под воздействием буксирующего транспортного средства (услуги по буксировке)» [6, с. 556]. Согласно ст. 225 КТМ по договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определённое расстояние (морская буксировка) либо для выполнения манёвров по акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода из порта (портовая буксировка). По КВВТ (ст. 88) в соответствии с договором буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить её.

Из приведённого видно, что понятие договора буксировки никоим образом не связано с фактом передачи буксируемого транспортного средства под ответственность буксировщика. На наш взгляд, если имеются два транспортных средства, принадлежащих разным владельцам, и одно из них доставляет в пункт назначения другое, то этого достаточно, чтобы признать соглашение, регулирующее складывающиеся отношения, договором буксировки.

Далее предположим, что договор перевозки порожних вагонов не является ни договором перевозки груза, ни договором буксировки, а представляет собой новую самостоятельную договорную конструкцию. Попробуем ответить на вопрос: достаточно ли для такого выделения различия в назначении перевозки? Ведь договоры перевозки грузов и пассажиров отличаются друг от друга прежде всего этим признаком. Однако важна не специфика самого объекта, а те юридические последствия, которые ей обусловлены. Так, пассажир выступает не только объектом перевозки, но и стороной договора. Как мы указывали, в договоре перевозки порожних вагонов объектом перевозки является транспортное средство, а субъектами – владельцы транспортных средств. Здесь также наблюдается особое сочетание субъектного состава договорного правоотношения с доставляемым объектом. Результат подобного сплава может рассматриваться в качестве конституирующего признака соответствующего договора. Ю.В. Романец отмечает: «В некоторых случаях особенности субъектного состава играют роль нормообразующего фактора в неразрывном единстве с каким-либо иным признаком обязательства. Например, критериями выделения найма жилого помещения считаются предмет договора (жилое помещение) и особый субъектный состав (в качестве нанимателя выступает гражданин, использующий жилое помещение для проживания). Оба критерия действуют в совокупности, устранение одного из них исключает квалификацию договора как найма жилого помещения. Не считается наймом жилого помещения договор, заключаемый по поводу нежилого помещения, даже если нанимателем является гражданин, арендующий его для проживания. Точно так же нет состава найма жилого помещения, когда жилое помещение арендуется гражданином или юридическим лицом не для проживания, а для других целей» [4, с. 106]. Хотя в договоре

перевозки порожних вагонов существует специальный субъектный состав, отличный от договора перевозки грузов, однако он является тождественным субъектному составу договора буксировки.

В УЖТ РФ отсутствует упоминание о том, что порожние вагоны должны перевозиться на возмездной основе. Вместе с тем согласно п. 2.1.9 Распоряжения ОАО «РЖД» от 5 августа 2013 г. № 1685р отправитель обязан производить оплату причитающихся ОАО «РЖД» платежей не позднее чем за три календарных дня до даты приёма груза (порожного вагона) к перевозке или предполагаемой даты оказания ОАО «РЖД» услуги (см. 1685-Р). Пунктом 3.2. названного распоряжения предусмотрено резервирование на лицевом счёте клиента причитающихся ОАО «РЖД» сумм платежей, которое производится на дату приёма ОАО «РЖД» груза (порожных вагонов). Согласно п. 1.6 Постановления Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 тарифы включают платы за пробег порожних вагонов, локомотивов и другого передвижного оборудования на железнодорожном ходу общего парка, а также собственных (принадлежащих отличному от ОАО «РЖД» собственнику) вагонов с локомотивом РЖД. Исходя из указанных положений, договор перевозки порожних вагонов является возмездным. Данный факт никак не противоречит квалификации рассматриваемого договора в качестве договора буксировки.

Таким образом, по нашему мнению, следует признать, что для регулирования отношений, складывающихся при доставке порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, наиболее подходящей является юридическая конструкция договора буксировки. А завершить статью хотелось бы авторской формулировкой юридической конструкции договора буксировки:

По договору буксировки владелец буксирующего транспортного средства (буксировщик) обязуется путём тяги или толкания доставить буксируемое транспортное средство и передать его уполномоченному лицу (получателю), а отправитель обязуется эти услуги оплатить.

Источники

- ГК РФ – Гражданский кодекс Российской Федерации. Ч. 1: Федеральный закон от 30 нояб. 1994 г. № 51-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗ РФ). – 1994. – № 32. – Ст. 3301; 2013. – № 44. – Ст. 5641; Ч. 2: Федеральный закон от 26 янв. 1996 г. № 14-ФЗ // СЗ РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410; 2013. – № 52 (ч. I). – Ст. 6981.
- 503-ФЗ – Федеральный закон от 31 дек. 2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации” и статью 2 Федерального закона “О железнодорожном транспорте в Российской Федерации”» // СЗ РФ. – 2015. – № 1 (ч. I). – Ст. 56.
- 18-ФЗ – Федеральный закон от 10 марта 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.
- ОВАС1 – Определение Высшего арбитражного суда Российской Федерации от 14 июля 2014 г. № ВАС-9507/14 по делу № А45-14848/2013 «Об отказе в передаче дела в Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации». – URL: <http://kad.arbitr.ru/Card/2e7c5d51-db1c-434d-8c67-248b4d520a7e>, свободный.
- ОВАС2 – Определение Высшего арбитражного суда Российской Федерации от 2 сент. 2013 г. № ВАС-11239/13 по делу № А45-21554/2012 «Об отказе в передаче дела

- в Президиум ВАС РФ для пересмотра судебного акта в порядке надзора». – URL: <http://kad.arbitr.ru/Card/b5ced88-8c2f-48ea-8e13-4c5ca03cc8ee>, свободный.
- ОВАС3 – Определение Высшего арбитражного суда Российской Федерации от 17 июня 2013 г. № ВАС-7265/13 по делу № А40-63422 «Об отказе в передаче дела в Президиум ВАС РФ для пересмотра судебного акта в порядке надзора». – URL: <http://kad.arbitr.ru/Card/3da65d6d-912a-48d4-867b-d4897d917428>, свободный.
- ППВАС1 – Постановление Президиума Высшего арбитражного суда Российской Федерации от 10 июля 2012 г. № 4503/12 по делу № А82-3433/2011. – URL: <http://kad.arbitr.ru/Card/55cefc05-6bb1-4d50-8468-c237819fe49d>, свободный.
- ПЗ – Пояснительная записка к Законопроекту № 319967-6 «О внесении изменений в Федеральный закон “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации” и статью 2 Федерального закона “О железнодорожном транспорте в Российской Федерации” (об уточнении порядка перевозки порожнего подвижного состава, вопросов нахождения порожнего подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта)». – URL: <http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28Spravka%29?OpenAgent&RN=319967-6&02>, свободный.
- 17-ФЗ – Федеральный закон от 10 янв. 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 169.
- РД 15-73-94 – Постановление Федерального горного и промышленного надзора России от 16 авг. 1994 г. № 50 «Об утверждении “Правил безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом”». – URL: https://ohranatruda.ru/ot_biblio/normativ/data_normativ/10/10713/, свободный.
- ОК 013-94 – Постановление Комитета Российской Федерации по стандартизации, метрологии и сертификации от 26 дек. 1994 г. № 359. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/902054953>, свободный.
- ППВАС2 – Постановление Пленума Высшего арбитражного суда Российской Федерации от 6 окт. 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”» // Вестн. ВАС РФ. – 2006. – № 1. – С. 77–101.
- 40-ФЗ – Федеральный закон от 25 апр. 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СЗ РФ. – 2002. – № 18. – Ст. 1720.
- ОВС – Обзор судебной практики Верховного суда Российской Федерации за первый квартал 2012 года (утв. Президиумом Верховного суда РФ 20 июня 2012 г.) // Бюл. ВС РФ. – 2012. – № 10. – С. 11–38.
- 27-П – Приказ Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. № 27 «Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом» // Рос. газ. – 2004. – 13 февр. – № 28.
- КТМ – Федеральный закон от 30 апр. 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // СЗ РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.
- КВВТ – Федеральный закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001.
- ПП – Постановление Правительства Российской Федерации от 23 окт. 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Рос. вести. – 1993. – 23 нояб. – № 227.
- 1685-Р – Распоряжение ОАО «РЖД» от 5 авг. 2013 г. № 1685р «Об утверждении Положения о порядке взаимодействия между ОАО “РЖД” и пользователем услуг железнодорожного транспорта при организации расчетов и оплате провозных платежей, сборов, штрафов, иных причитающихся ОАО “РЖД” платежей с использованием Единого лицевого счёта (ЕЛС) клиента при перевозках грузов и/или порожних вагонов, а также Соглашения об организации расчетов». – URL: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&refererLayerId=5103&id=6268, свободный.

47-П – Постановление Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 (ред. от 29.12.2014) «Об утверждении Прейскуранта № 10-01 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами” (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2)» // Рос. газ. – 2003. – 20 авг. – № 164.

Литература

1. *Танага А.Н.* Автопоезд, буксировка и ОСАГО // Транспортное право. – 2014. – № 2. – С. 18–20.
2. *Шершеневич Г.Ф.* Курс торгового права: в 4 т. – М.: Статут, 1998. – Т. II. – 544 с.
3. *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* Договорное право: в 4 кн. – М.: Статут, 2003. – Кн. 4. – 910 с.
4. *Романец Ю.В.* Система договоров в гражданском праве России. – М.: Норма: Инфра-М, 2013. – 496 с.
5. *Демиденко В.В.* Правовая природа морской межпортовой буксировки // Советское государство и право. – 1977. – № 3. – С. 116–120.
6. Гражданское право: в 3 т. / Под ред. А.П. Сергеева. – М.: РГ-Пресс, 2011. – Т. 2. – 880 с.
7. *Иоффе О.С.* Обязательственное право. – М.: Юрид. лит., 1975. – 880 с.
8. *Черепяхин Б.Б.* Ответственность сторон в договоре буксировки по советскому гражданскому праву // Очерки по гражданскому праву: Сб. ст. – Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1957. – С. 154–171.

Поступила в редакцию
26.01.17

Ананьева Анна Анатольевна, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права
Российский государственный университет правосудия
ул. Новочерёмушкинская, д. 69, г. Москва, 117418, Россия
E-mail: annaslast@mail.ru

ISSN 2541-7738 (Print)
ISSN 2500-2171 (Online)

UCHENYE ZAPISKI KAZANSKOGO UNIVERSITETA. SERIYA GUMANITARNYE NAUKI
(Proceedings of Kazan University. Humanities Series)

2017, vol. 159, no. 2, pp. 459–471

Delivery of Empty Wagons: Choice of the Proper Contract Design

A.A. Ananyeva

Russian State University of Justice, Moscow, 117418 Russia
E-mail: annaslast@mail.ru

Received January 26, 2017

Abstract

The paper is devoted to the choice of a more suitable kind of legal contract design for the regulation of relations emerging in the delivery of empty wagons that do not belong to the carrier. The relevance of the study is determined by the fact that, in connection with the reform carried out in railway transport, the rolling stock was separated from the carrier, and is currently provided by third parties. Despite this

fact, the railway legislation does not offer the proper contractual arrangements. The following methods have been used: empirical methods of comparison, description, interpretation; theoretical methods of formal and dialectic logic. Specific scientific methods have been used: legal-dogmatic method and interpretation of legal norms.

Three possible variants have been analyzed in detail. According to the first variant, these relations are covered by the contract of carriage of goods, and the empty wagons are considered as a special kind of cargo. In the second variant, the empty wagon belonging to a person other than the carrier is a vehicle, and then it becomes relevant whether the legal design of the contract of haulage is possible. The subject and object of the contract and the subject composition have been considered. The question has been examined whether the empty wagon can be considered a vehicle. The paper contains a number of reasons proving that the recognition of the wagon by means of a vehicle excludes the possibility of identifying it with a cargo that delimits the subject composition and content of the contract for the carriage of goods and the contractual design applicable to the carriage of empty wagons.

Based on the results of the study, it has been concluded that the design of the contract of haulage should be used for the foregoing purposes.

Keywords: empty wagons, cargo, vehicle, contract of carriage, contract of haulage

References

1. Tanaga A.N. Transporter train, tow, and compulsory motor insurance. *Transportnoe Pravo*, 2014, no. 2, pp. 18–20. (In Russian)
2. Shershenevich G.F. A Course on Trade Law. Vol 2. Moscow, Statut, 1998. 544 p. (In Russian)
3. Braginskii M.I., Vitryanskii V.V. Contractual Law. Book 4. Moscow, Statut, 2003. 910 p. (In Russian)
4. Romanets Yu.V. The System of Contracts in the Civil Law of Russia. Moscow, Norma, Infra-M, 2013. 496 p. (In Russian)
5. Demidenko V.V. Legal nature of sea towing of vessels. *Sovetskoe Gosudarstvo i Pravo*, 1977, no. 3, pp. 116–120. (In Russian)
6. Civil Law. Vol. 2. Sergeev A.P. (Ed.). Moscow, RG-Press, 2011. 880 p. (In Russian)
7. Ioffe O.S. Law of Obligation. Moscow, Yurid. Lit., 1975. 880 p. (In Russian)
8. Cherepakhin B.B. Essays on Civil Law. *Otvetstvennost' storon v dogovore busirovki po sovetskoyu grazhdanskomu pravu* [The Liability of Parties in the Towage Contract according to the Soviet Civil Law]. Leningrad, Izd. Leningr. Univ., 1957, pp. 154–171. (In Russian)

Для цитирования: Ананьева А.А. Доставка порожних вагонов: выбор надлежащей юридической конструкции договора // Учен. зап. Казан. ун-та. Сер. Гуманит. науки. – 2017. – Т. 159, кн. 2. – С. 459–471.

For citation: Ananyeva A.A. Delivery of empty wagons: Choice of the proper contract design. *Uchenye Zapiski Kazanskogo Universiteta. Seriya Gumanitarnye Nauki*, 2017, vol. 159, no. 2, pp. 459–471. (In Russian)