

**Душина Ирина Николаевна**

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
ГРУЗОВ В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Специальность 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское  
право; семейное право; международное частное право**

**АВТОРЕФЕРАТ**

**диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук**



**МОСКВА – 2007**

**Диссертация выполнена на кафедре гражданского и трудового права  
Российского университета дружбы народов**

**Научный руководитель:** доктор юридических наук, профессор  
**Безбах Виталий Васильевич**

**Официальные оппоненты:** доктор юридических наук, профессор  
**Калпин Александр Григорьевич**  
**Государственный университет управления**  
  
доктор юридических наук, профессор,  
**Близнац Иван Анатольевич**  
**Российский государственный институт**  
**интеллектуальной собственности**

**Ведущая организация:** **Московский пограничный институт**  
**ФСБ России**

**Защита состоится 7 ноября 2007 г. в 17 час. 00 мин. на заседании диссертационного совета Д 212.203.21 в Российском университете дружбы народов по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.**

**С диссертацией можно знакомиться в Научной библиотеке Российского университета дружбы народов по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.**

**Автореферат разослан 5 октября 2007 г.**

**Ученый секретарь диссертационного совета,  
кандидат юридических наук, кандидат**

**Ермакова Е.П.**

## Общая характеристика работы

### Актуальность темы диссертационного исследования.

Система российских железных дорог является одной из крупнейших и наиболее интенсивно эксплуатируемых в мире. Она находится на втором месте в мире по размерам железнодорожной сети, уступая по этому показателю лишь железным дорогам класса I<sup>1</sup> в США, на третьем по показателю тонно-километров (после США и Китая), на четвертом по пассажиро-километрам (уступая Китаю, Индии и Японии), на втором по густоте движения<sup>2</sup> (уступая Китаю) и на втором по средней дальности перевозок (уступая США и Канаде). Российские железные дороги находятся на первом месте по рыночной доле в общем объеме перевозок, осуществляемых всеми видами наземного транспорта: 80% путей электрифицировано. Доля пассажирских перевозок в сопоставлении с грузоперевозками на российских железных дорогах очень мала, около 10% (против 50% в Европе).

По оценкам Международного союза железных дорог (МСЖД), перспективы железнодорожных грузовых перевозок во многом зависят от желания разных стран объединить свои усилия и ресурсы. Устранение всех несоответствий и формальных разногласий создаст условия для свободной международной торговли, и воплотит в жизнь идеи свободного перемещения товаров и услуг по территории Евразийского континента.

Россия заинтересована в использовании своего транспортного коридора для перевозки грузов из Тихоокеанского региона (Япония, Южная Корея, Северная Корея, Китай) в Европу. Для привлечения этого потока грузов необходим достаточный уровень гармонизации и универсальности правового регулирования, позволяющих ускорять перемещение грузов, а,

---

<sup>1</sup> В США «класс I» охватывает 9 крупнейших железнодорожных компаний. Это компании с годовым доходом, превышающим 250 млн долларов.

<sup>2</sup> Показатель густоты движения (перевозок) определяется по формуле: тонно-километры + пассажиро-километры / длина железнодорожных линий в километрах.

следовательно, делает выгодной отправку грузов транзитом через территорию Российской Федерации

Актуальность темы обусловлена новизной правовой базы, на которой строится регулирование железнодорожных перевозок в нашей стране. В 2001 году на железнодорожном транспорте началась структурная реформа, проведение которой рассчитано на 10 лет. В частности, закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта», закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» нацелены на коренное преобразование структуры отношений, связанных с перевозкой грузов по железной дороге.

Другое обстоятельство, повышающее актуальность обращения к избранной теме исследования, заключается в том, что ряд важных теоретических и практических вопросов, возникающих при железнодорожной перевозке грузов между Россией и ЕС, остаются без достаточного освещения. Препятствия к осуществлению перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении между Россией и ЕС, необходимость прибегать к переотправке, отсутствие единого акта, который бы единообразно регулировал железнодорожную перевозку грузов на территории Российской Федерации и Европейского Союза, незавершенность концептуального осмысления ряда вопросов, - все это обуславливает злободневность темы исследования.

**Степень научной разработанности проблем исследования.** Научных работ, посвященных непосредственно правовому регулированию железнодорожной перевозки грузов между Россией и ЕС немного. Принятие новых российских законов о железнодорожном транспорте повлекло за собой публикацию работ, касающихся договора железнодорожной перевозки грузов. В частности, отдельные вопросы рассматривались в диссертационных

работах, посвященных договору железнодорожной перевозки грузов<sup>3</sup>, обязательствам по перевозке грузов железнодорожным транспортом<sup>4</sup>, провозной плате за перевозку грузов железнодорожным транспортом<sup>5</sup>, однако большинство этих работ представляют собой научные статьи и сообщения. Весьма скудным остается в работах на русском языке освещение положений Бернской конвенции о международных железнодорожных перевозках грузов (ЦИМ) и соответствующих Директив ЕС.

Не предпринималось и комплексного сопоставительного исследования регулирования перевозок грузов в России и ЕС.

#### **Предмет диссертационного исследования составляет**

- анализ правовой и социально-экономической сущности отношений, складывающихся в процессе возникновения и исполнения обязательств по перевозкам грузов железнодорожным транспортом между Россией и ЕС,

- выявление и анализ теоретических и практических проблем, возникающих в сфере железнодорожных грузовых перевозок, как внутренних, так и международных, под влиянием проводимого структурного реформирования железнодорожного транспорта,

- изучение правовых актов Российской Федерации, Европейского Союза, стран-участниц Европейского Союза, регулирующих внутренние и международные перевозки грузов на железнодорожном транспорте.

**Объектом диссертационного исследования** выступает деятельность юридических и физических лиц, связанная с процессом возникновения и исполнения обязательств по перевозкам грузов как внутренних, так и международных на территории Российской Федерации и Европейского Союза и обусловленная процессами реформирования железнодорожного транспорта.

<sup>3</sup> Расулов А В Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике. Дисс на соиск учен степ канд юр наук / – М, 2003

<sup>4</sup> Моргунова Г А Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом. Дисс на соиск учен степ канд юр наук / – М, 2004, Тюрина Н Н Транспортные обязательства. Дисс на соиск учен степ канд юр наук / – М, 2005

<sup>5</sup> Ковизина Л А Провозная плата по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом. Дисс на соиск учен степ канд юр наук / - СПб, 2004

**Цель и задачи диссертационного исследования.** Цель исследования состоит в том, чтобы на основе комплексного изучения правовых норм о реформировании железнодорожного транспорта и складывающейся договорной практики в области международных перевозок грузов выявить пробелы в законодательстве, а так же выработать рекомендации по совершенствованию правового регулирования железнодорожных перевозок грузов между Россией и ЕС В ходе диссертационного исследования поставлены следующие задачи

1 Провести сравнительный анализ российского и зарубежного законодательства и изучить понятие договора перевозки грузов, выявить специфические черты, характерные для договора перевозки грузов на железнодорожном транспорте

2 Исследовать влияние происходящего структурного реформирования федерального железнодорожного транспорта на обязательства по перевозке грузов железнодорожным транспортом в России и ЕС

3 Определить правовую природу договора перевозки грузов железнодорожным транспортом как сделки и как обязательства

4 Исследовать элементы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

6 Исследовать порядок заключения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом и определить правовое значение его формы

7. Охарактеризовать исполнение и последствия нарушения обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом

8 Оценить взаимодействие железнодорожных перевозчиков России и ЕС в процессе оказания услуг по перевозке грузов

9 Обосновать предложения и рекомендации по совершенствованию действующего законодательства и практики его применения

**Методологическую основу исследования** составляет диалектический метод познания действительности. Используются общие формально-логические методы (анализ, синтез, индукция, дедукция, гипотеза, аналогия), а также специальные юридические методы, в частности сравнительно-правовой, которые позволили рассмотреть явления в их взаимосвязи. Исследование проводилось на основе сопоставления правовых норм, применявшихся и применяемых в рассматриваемой сфере отношений в России и Европейском Союзе. Комплексным изучением охвачены нормы, регулирующие оказание услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте в условиях его структурного реформирования.

**Теоретической основой исследования** являются труды отечественных правоведов, в частности, Т.Е. Абовой, М.М. Агаркова, М.К. Александрова-Дольника, С.С. Алексеева, Б.Г. Астановского, В.В. Безбаха, М.И. Брагинского, С.П. Братуся, В.В. Витрянского, Г.С. Гуревича, В.А. Егизарова, В.Н. Изволенского, Т.Н. Илларионовой, О.С. Иоффе, А.Г. Калпина, А.А. Кормилициной, Л.А. Лунца, В.Б. Ляндреса, М.Г. Масевич, Г.К. Матвеева, Д.А. Медведева, В.П. Мозолина, И.Б. Новицкого, Я.И. Рапопорта, Г.П. Савичева, П.Д. Самойловича, О.Н. Садикова, А.П. Сергеева, В.Т. Смирнова, Е.А. Суханова, М.А. Тарасова, В.А. Тархова, Ю.К. Толстого, Р.О. Халфиной, Б.Л. Хаскельберга, Б.Б. Черепашина, Г.Ф. Шершеневича, К.К. Яичкова и других.

Весьма полезными для раскрытия темы оказались работы зарубежных авторов, в частности, таких как В. Ансон, М. Alter, G. A. Bonner, Н. Oum Tae, В. Mercadal, R. Rodiere, W. Waters, K-D Wittenb и др.

**Научная новизна диссертационного исследования** обусловлена тем, что в нем впервые комплексно анализируются обязательства по железнодорожной перевозке грузов в условиях проведения структурного реформирования железнодорожного транспорта в России и Европейском Союзе. Кроме того, впервые предпринят анализ Соглашения ЦИМ в

редакции 1999 года, изменившей ряд важных положений и приблизившей их к положениям Соглашения СМГС

Обладающие новизной результаты отражены анализом правовых актов, регулирующих отношения, связанные с перевозкой грузов в России и ЕС, обоснованием необходимости совершенствования нормативно-правовой базы, на которой осуществляется регулирование деятельности участников транспортных правоотношений, и сосредоточены в основных выводах и предложениях, выносимых на защиту

1 Реформа системы железнодорожных перевозок в России проводится с учетом зарубежной практики организации таких перевозок. Это отражается содержанием некоторых важных документов. Так, можно констатировать сходство целей, закрепленных в Директиве ЕС 91/440 и Российской Программы структурной реформы путей сообщения 2001-2010 г., - оба акта предусматривают разделение функций управления и функций хозяйственной деятельности. Оба акта предусматривают также создание специализированных компаний – операторов-перевозчиков и обеспечение им свободного доступа к железнодорожной инфраструктуре других государств

2 Принципы, заложенные для стран Европейского Союза Директивой № 91/440, имеют значение и для российских железнодорожных перевозчиков. Осуществляемая в Российской Федерации структурная реформа железнодорожного транспорта свидетельствует об учете подобных принципов. Совершенствование железнодорожных перевозок в рамках государств, входящих в СНГ, требует учета такой меры Евросоюза, как учреждение независимого органа, обеспечивающего прямой и недискриминированный доступ к инфраструктуре железных дорог в государствах-членах

3 Закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта» в корне изменили регулирование отношений, складывающихся при железнодорожной



перевозке грузов, и существенно повлияли на содержание договоров железнодорожной перевозки, заключаемых после 18 мая 2003 г

Важнейшее значение приобрел вопрос о статусе владельца инфраструктуры и единого хозяйствующего субъекта, понятие которого получило легальное закрепление

4 В Российской Федерации и Европейском Союзе правовое регулирование отношений, связанных с перевозкой грузов, кардинально отличается В наиболее актуальной форме эти различия проявляются вопросом о железнодорожных перевозках грузов между Калининградской областью и другими субъектами Российской Федерации Транзитная перевозка российских грузов здесь по-прежнему требует специального внимания со стороны организаторов железнодорожных перевозок в целях предупреждения проблем анклавного характера

5. Определенные трудности в осуществлении товарного оборота между Российской Федерацией и Европейским Союзом вызывает то обстоятельство, что отношения по железнодорожной перевозке грузов регламентируются положениями двух различных международных соглашений Назрела потребность в гармонизации регулирования этих отношений Такая гармонизация позволит достичь сразу двух важных целей – совершенствования уже имеющегося нормативного массива, и решения проблем трансконтинентальной перевозки

6 СМГС следует дополнить положениями о фактическом перевозчике, которые бы, среди прочего, предусматривали солидарную с ним ответственность перевозчика по договору, устранив тем самым согласительный порядок решения вопросов об ответственности между железными дорогами, сохраняющийся до настоящего времени в странах-участницах СМГС

7 Наивысшим результатом гармонизации норм, регулирующих отношения по железнодорожной перевозке грузов между РФ и ЕС, следует считать введение единого перевозочного документа посредством

совместного принятия в РФ и ЕС акта, который бы единообразно регулировал такие отношения

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что полученные результаты позволяют обогащать разработку нормативно-правовой базы железнодорожных перевозок грузов научно обоснованными подходами, кроме того, материалы диссертации могут найти применение при чтении общих и специальных курсов по гражданскому и предпринимательскому праву

**Апробация результатов исследования.** Положения диссертации обсуждались на заседаниях кафедры гражданского и трудового права Российского университета дружбы народов, излагались в сообщениях на научных конференциях в Российском университете дружбы народов Кроме того, основные выводы диссертанта апробировались в отделе Департамента правового обеспечения и законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации

Основанные на материалах диссертации предложения по совершенствованию отечественного законодательства были представлены в Рабочую группу по внесению изменений в федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», членом которой является автор, и обсуждались на ее заседаниях

**Структура диссертации** определена содержанием темы, обусловлена целью, задачами и логикой предпринятого исследования Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографии

#### **Содержание работы**

**Во введении** обосновывается актуальность темы, определяются цели и задачи исследования, его теоретическая основа, научная новизна, формулируются основные положения, выносимые на защиту, определяется

научная и практическая значимость диссертационного исследования, а так же содержатся сведения об апробации результатов исследования

**Первая глава, «Источники правового регулирования железнодорожных перевозок грузов в Европейском Союзе и Российской Федерации»,** включает в себя три параграфа *В первом* из них рассматриваются положения национального права стран-участниц Европейского Союза о железнодорожной перевозке грузов

Отмечается, что источники регулирования железнодорожных перевозок в странах-членах ЕС представляют собой весьма сложную систему, в которой преобладают источники специального характера. Отдельные нормы могут содержаться в различных формах выражения права, иерархия которых в целом соответствует системе источников права той или иной страны (законы, акты исполнительной власти, судебная практика, обычай). Особенностью системы источников правового регулирования отношений по железнодорожной перевозке, сложившейся в странах-участницах ЕС, является включение в нее общих условий перевозок и транспортных тарифов, играющих существенную роль в определении содержания договоров перевозки, но в разных странах обладающих различной правовой природой.

В числе особенностей, характеризующих регулирование отношений по железнодорожной перевозке грузов в странах-участницах ЕС, автор выделяет императивный характер большинства норм. Нормативные акты, принимавшиеся в первые годы после образования ЕС, предусматривали преимущественно диспозитивные нормы, строго следуя принципу свободы договора, однако затем они стали дополняться общими условиями перевозок рекомендательного характера, а к настоящему времени перевозка регламентируется специальными законодательными актами, содержащими императивные нормы.

При исследовании правовой природы общих условий перевозок обращено внимание на то, что в некоторых национальных правовых порядках они

считаются обязательными, приобретая силу источника права, в других они публикуются как рекомендации и не имеют никакой правовой силы, в третьих они входят в содержание публичной оферты, предлагающей потенциальному клиенту вступить в договор железнодорожной перевозки

*Второй параграф* посвящен анализу положений права Европейского Союза, относящихся к железнодорожной перевозке грузов. Автор подробно рассматриваются директивы, принятые Европейским Союзом по указанному вопросу. Директива Европейского союза 91/440 является основополагающей в нормативно-правовом регулировании железнодорожных перевозок грузов. Целью директивы является разделение не только счетов доходов и расходов администраций, управляющих инфраструктурой, и операторов-перевозчиков, но и балансов активов и пассивов, чтобы гарантировать прозрачность использования фондов в такой капитализированной области, как железнодорожный транспорт, по крайней мере, в грузовых перевозках. Директива также предусматривает создание независимого органа, наделенного компетенцией обеспечения прямого и недискриминированного доступа к инфраструктуре. Автор показывает, что форма реализации Директивы 91/440 об отделении эксплуатационной деятельности от владения инфраструктурой в разных странах не одинакова.

*В третьем параграфе* рассматривается влияние структурной реформы железнодорожного транспорта на систему правовых актов, определяющих правила железнодорожной перевозки грузов в Российской Федерации. Автор описывает проходящую в настоящий момент структурную реформу отрасли и рассматривает целый ряд новых законов, принятых на первом этапе упомянутой реформы. Обосновывается предложение о необходимости внесения изменений в существующие нормативные акты в целях совершенствования законодательства. В частности, отмечается необходимость в ревизии перечня прав и обязанностей перевозчика и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, существующий обширный объем обязанностей перевозчика,

деятельность которого имеет публичный характер, сдерживает развитие конкуренции

Кроме того, автор вносит предложение о дополнении Федерального закона «О железнодорожном транспорте» статьей, содержащей определение железнодорожного транспорта. Акцент в легальном определении такого понятия предлагается сделать на разделении отраслевой и системной составляющих железнодорожного транспорта. «Железнодорожный транспорт – отрасль экономики Российской Федерации, реализующая удовлетворение потребностей физических лиц, юридических лиц, государства в железнодорожных перевозках и связанных с ними услугами. Систему железнодорожного транспорта образует производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуру с входящими в них объектами, железнодорожный подвижной состав, железнодорожные пути необщего пользования, здания, строения сооружения, устройства, обеспечивающие функционирование этого комплекса, а также объекты технологического железнодорожного транспорта»

Во второй главе, «Договор перевозки грузов в российском праве», исследуется правовая природа договора железнодорожной перевозки грузов. Этот вопрос значим не только в теоретическом плане, но и в практическом отношении, поскольку от его надлежащего решения зависит правильное понимание содержания прав и обязанностей участниками грузоперевозочного обязательства и условий их взаимной имущественной ответственности.

В работе подчеркивается, что однозначная трактовка места данного договора в системе договорного права отсутствует как в российском, так и в западноевропейском правоведении. С экономической точки зрения транспортировка грузов представляет собой выполнение определенной работы, что сближает договор перевозки с договором подряда. Вместе с тем, экономическое содержание тех или иных отношений не влечет тождества их юридического выражения и, стало быть, одинакового правового регулирования. Именно по этой причине сохраняется разнообразие

гражданско-правовых договоров, опосредствующих оказание различных видов услуг. Сходство экономической природы отношений, лежащих в основе договоров перевозки и подряда, не устраняет, как показывает автор, имеющихся между ними существенных различий, не позволяющих признавать первый разновидностью второго. Итогом рассуждений по данному вопросу является определение особенностей договора железнодорожной перевозки груза: он является правовой формой, опосредующей отношения по производству и реализации собственно услуг по перемещению, а не их результата, он служит процессу обращения и является средством и правовой формой исполнения обязательств по передаче уже готовой продукции и товаров. Что касается различий, то они состоят, во-первых, в том, что в договоре подряда цена работы определяется соглашением сторон или путем составления сметы, приблизительной или твердой, а плата за перевозку грузов, транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых государственными органами, и всегда является твердой. Во-вторых, заказчик, если договором подряда не предусмотрена предварительная оплата выполненной работы, обязан уплатить подрядчику обусловленную цену после окончательной сдачи результатов, а плата за перевозку грузов вносится, как правило, до осуществления перевозки. В-третьих, заказчик по договору подряда может в любое время до сдачи ему результатов работы отказаться в одностороннем порядке от исполнения договора, уплатив подрядчику часть установленной цены пропорционально части выполненной работы, отправитель же груза после передачи квитанции грузополучателю не может расторгнуть договор. В-четвертых, вещь, созданная по договору подряда, принадлежит на праве собственности подрядчику до момента принятия выполненной работы заказчиком, в договоре железнодорожной перевозки груза перевозчик не является собственником перевозимого груза.

Рассмотрена также точка зрения, согласно которой договор железнодорожной перевозки грузов содержит элементы договора хранения

и договора аренды. Обращая внимание на эти обстоятельства, автор приходит к выводу, что правовые нормы, регулирующие отношения подряда, хранения, аренды, поручения не могут быть использованы для регулирования грузоперевозочных обязательств. Экономическое содержание всех этих отношений существенно различается, что не может не отражаться на их правовой форме. Не только договор железнодорожной грузовой перевозки, но и многие другие гражданско-правовые договоры включают права и обязанности, составляющие содержание иных самостоятельных договоров, что, однако, не лишает договор перевозки грузов самостоятельного места в системе российского обязательственного права.

Обратив внимание на то, что в настоящее время законодатель не дает определения железнодорожного договора перевозки грузов, автор предлагает собственное, более широкое по сравнению с ранее предлагавшимися, определение: «В силу договора железнодорожной перевозки грузов одна сторона, перевозчик, принимает на себя обязательство принять груз, перевезти его целым и невредимым в оговоренный сторонами срок в указанное место назначения и выдать его грузополучателю, а другая сторона, грузоотправитель, обязывается передать груз перевозчику и уплатить ему провозную плату».

Права и обязанности участников договора железнодорожной перевозки грузов, а так же особенности его заключения рассматриваются во *втором параграфе* второй главы. В частности, рассматриваются положения о консенсуальности и реальности договора железнодорожной перевозки груза. Если российское правоповедение и законодательство признают реальность договора железнодорожной перевозке груза, то в западной литературе высказывается мнение о том, что договор перевозки имеет консенсуальный характер<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Rodiere R, Mercadal B. Droit des transports terrestres et aeriens. Paris 1984. p 178, Bonner G A. British Transport Law by Road and Rail. London, 1974. P 7.

Договор перевозки грузов считается заключенным в момент достижения сторонами согласия относительно его существенных условий, но не позднее передачи груза к перевозке. Необходимо отметить, что момент заключения договора не совпадает с моментом возложения на перевозчика всех договорных обязанностей. Например, обязательства в отношении сохранности перевозимого груза перевозчик несет только после передачи ему груза отправителем. Из этого следует, что передача груза к перевозке не определяет момент заключения договора, а является моментом исполнения договора перевозки. Следовательно, если грузоотправитель отказывается сдать груз к перевозке, то он тем самым нарушает договор, и будет нести за это ответственность в соответствии с договором. И наоборот, отказ перевозчика принять груз к перевозке считается нарушением договора. Вопрос о реальной или консенсуальной природе договора железнодорожной перевозки грузов может казаться отвлеченно-теоретическим, но в свете вопроса о применении тарифов он приобретает вполне практические очертания. Тарифы, играющие большую роль для железнодорожных перевозок, требуют обязательного оформления передачи груза и составления транспортной накладной, а равно иных документов, которые являются единственными доказательствами существования договора перевозки грузов.

Автор находит, что дискуссию о юридической природе договора трансграничной железнодорожной перевозки грузов целесообразно завершать на основе признания этого договора реальным, а не консенсуальным.

Освещая основные свойства, присущие накладной как необходимой и единственной форме договора железнодорожной перевозки грузов, автор заключает, что накладная подтверждает наличие договорных отношений. По своей природе она выступает именованным документом, предоставляющим грузополучателю право требования к перевозчику о выдаче груза. Кроме



того, накладная - это документ, удостоверяющий право на предъявление к перевозчику претензий по поводу несохранности доставленного груза

*Параграф третий* рассматривает ответственность за неисполнение и ненадлежащее исполнение договора железнодорожной перевозки грузов. Ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке грузов есть вид гражданско-правовой ответственности, и она всегда носит дополнительный характер, поскольку, во-первых, может возникнуть только при наличии между субъектами основного обязательства, вытекающего из договора, и, во-вторых, при условии неисполнения или ненадлежащего исполнения должником условий основного обязательства.

Ответственность перевозчика должна обеспечивать решение двух важных задач. Первая предусматривает предоставление достаточной защиты тем, кто пользуется его услугами. Вторая состоит в стимулировании перевозчиков к надлежащей организации транспортного процесса и одновременно в освобождении их от чрезмерного финансового бремени.

Нормы международных соглашений предусматривают ответственность перевозчика за несохранность груза и за просрочку в его доставке, рассмотрены последствия, вызываемые полной и частичной утратой груза, его порчей или повреждением.

**Глава третья**, «Правоотношения между российскими железнодорожными перевозчиками и зарубежными грузоотправителями/грузополучателями из ЕС», начинается *параграфом первым*, в котором рассматривается регулирование перевозки грузов в рамках железнодорожного сообщения между Российской Федерацией и Европейским Союзом. Анализируются положения Бернской конвенции о международных железнодорожных перевозках грузов (ЦИМ, 1980г) и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

(СМГС, 1950г), посредством которых осуществляется правовое регулирование перевозок на территории РФ и ЕС

Особое внимание автор уделяет вопросу о железнодорожных перевозках грузов через территорию ЕС на российскую анклавную территорию – Калининградскую область, которая после распада Советского союза оказалась окруженной территориями зарубежных государств Автор с сожалением приходит к выводу, что достаточных законодательных решений этот вопрос пока не получил

В *параграфе втором* сравнивается объем прав и обязанностей железнодорожных перевозчиков по Бернской конвенции 1890г и Соглашению о международном грузовом сообщении 1950г Полученные автором результаты сравнения положений и основных принципов, определяющих ответственность в соответствии с конвенциями ЦИМ и СМГС, состоят в следующем

Для оснований и объема ответственности

- и ЦИМ, и СМГС предусматривают только договорную ответственность, любая внедоговорная ответственность исключается,
- и ЦИМ, и СМГС предусматривают ответственность за
  - полную или частичную утрату,
  - порчу,
  - просрочку в доставке груза,
- и ЦИМ, и СМГС предусматривают сходные основания освобождения от ответственности, однако СМГС предусматривает случаи, в которых ответственность железной дороги исключается *a priori*,
- распределение бремени доказывания и в ЦИМ, и в СМГС происходит одинаково, за исключением случаев особых недостатков груза,

### Для ответственности за утерю и порчу грузов

- ЦИМ – ограничивает ответственность максимальной суммой в 17 условных единиц/кг (примерно 25 евро),
- СМГС ограничивает сумму ответственности 30% оплаты за провоз

### Для расширения ответственности

- Согласно ЦИМ, ответственность перевозчика может быть расширена на договорной основе в пользу клиента
- Положения СМГС не предусматривают расширения объема ответственности железной дороги

### Для особых случаев ответственности

- И ЦИМ, и СМГС предусматривают одинаковую ответственность за погрузку, имеются некоторые различия в положениях о наложении пломб процедура пломбирования согласно СМГС является обязательной,
- и ЦИМ, и СМГС предусматривают одинаковую ответственность за неудовлетворительную упаковку, положения ЦИМ допускают принятие груза к перевозке в ненадлежащей упаковке по соглашению с перевозчиком, а СМГС такой возможности не предусматривает
- и ЦИМ, и СМГС предусматривают одинаковую ответственность за отсутствие сопроводительных документов

### Для процедурных положений

- СМГС предусматривает подачу претензии как обязательное условие для подачи иска,
- Согласно ЦИМ, право на иск прекращается в случае принятия груза без составления акта, согласно СМГС, – в случае неподачи претензии,
- СМГС требует только оригиналы документов, ЦИМ – допускает предъявление копий,

- ЦИМ и СМГС предусматривают неодинаковые сроки давности

#### Для регресса между перевозчиками (железными дорогами)

- ЦИМ и СМГС предусматривают сходные положения о солидарной ответственности перевозчиков (железных дорог),
- согласно СМГС, споры между перевозчиками решаются на претензионных совещаниях, а так же на совещаниях по расчетам,
- ЦИМ допускает соглашения между перевозчиками

Таким образом, имеющиеся различия не препятствуют выводу о сходном характере общих подходов ЦИМ и СМГС. Из числа положений, которыми оперирует ЦИМ, но которые неизвестны СМГС, наиболее важными следует признать положение о фактическом перевозчике. По мнению автора, такое различие устранимо посредством соответствующих изменений соответствующих норм российского права и последующего дополнения СМГС.

Речь идет, прежде всего, о солидарной ответственности перевозчика за неисполнение договора фактическим перевозчиком (ст. 27 ЦИМ), а равно о праве перевозчика на регрессное требование к фактическому перевозчику. Это положение имеет большое значение для ускорения оборота. В странах-участницах СМГС решение этого вопроса происходит намного медленнее, так как в отсутствие положений о солидарной ответственности этот вопрос приходится решать в порядке согласования между перевозчиками (железными дорогами). Дополнение текста конвенции СМГС положениями о фактическом перевозчике способно, по мнению автора, снять отмеченную проблему.

Находя целесообразным принятие единообразного для ЕС и РФ акта о трансграничной железнодорожной перевозке грузов, автор считает эту цель трудно достижимой в силу существующих ныне объективных причин. Тем не менее, интеграция транспортной сети России и общеевропейской транспортной системы отвечает интересам как российских, так и европейских перевозчиков и рано или поздно будет осуществлена.

В заключении автор кратко характеризует итоги проведенного исследования

---

Основные результаты диссертационного исследования опубликованы в следующих публикациях автора

1 Душина И Н Система правовых норм, регламентирующих железнодорожную перевозку грузов в Российской Федерации // Проблемы гражданского, торгового и трудового права Тезисы докладов межвузовской международной студенческой научной конференции Москва, 29 ноября 2001 г / М МАКС Пресс, 2002 (0,12 п л )

2 Душина И Н Гармонизация правового регулирования железнодорожных перевозок в ЕС и новый этап реформирования Российского законодательства о железнодорожной перевозке // Актуальные проблемы в праве XXI века Международная научно-практическая студенческая конференция / М Изд-во РУДН, 2003 (0,18 п л )

3. Душина И.Н Новое законодательство о железнодорожных перевозках в России принципы и проблемы развития // Сравнительное право и проблемы частноправового регулирования Материалы научной конференции аспирантов кафедры гражданского и трудового права юридического факультета Российского университета дружбы народов Москва, 25 января 2004 г / М МАКС Пресс, 2004 (0,67 п л )

4 Душина И Н Правовое регулирование железнодорожной перевозки грузов в свете структурных реформ железнодорожного транспорта в Европейском Союзе // Сравнительное право и проблемы частноправового регулирования Материалы научной конференции аспирантов кафедры гражданского и трудового права юридического

факультета Российского университета дружбы народов Москва, 25 января 2005 г / М МАКС Пресс, 2005 (0,4 п л )

5 Душина И Н Положения права ЕС о транспортных отношениях, регулирующих железнодорожную перевозку грузов // Сравнительное право и проблемы частноправового регулирования Материалы научной конференции аспирантов кафедры гражданского и трудового права юридического факультета Российского университета дружбы народов Москва, 25 января 2006 г Выпуск VI / М МАКС Пресс, 2006 (0,7 п л )

6 Душина И Н Особенности правового регулирования перевозки железнодорожных грузов между Российской Федерацией и ЕС // Коллегия Российский правовой журнал 2005 № 12 (0,27 п л )

7 Душина И Н Структурная реформа железнодорожного транспорта в ЕС Директива 2001/14 // Вестник Российского университета Дружбы Народов Серия Юридические науки № 5, 2007 (0,13 п л )

8 Душина И Н Понятие и правовая природа договора железнодорожной перевозки грузов // Право и политика Международный научный журнал 2007 № 9 (0,3 п л )

**ДУШИНА Ирина Николаевна**

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
ГРУЗОВ В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Диссертация представляет собой комплексное исследование вопросов, связанных с перевозкой грузов железнодорожным транспортом в России и ЕС, содержит анализ положений основных правовых актов, составляющих основу регулирования перевозок на территории РФ и ЕС, а также предложения по дальнейшему совершенствованию российского законодательства о железнодорожных перевозках грузов

**DUSHINA Irina Nikolaevna**

**LEGAL REGULATION OF GOODS' CARRIAGE BY RAIL IN  
THE EUROPEAN UNION AND RUSSIAN FEDERATION.**

The thesis summarises the complex research of the questions connected with goods' carriage by rail in the EU and RF, comprises the analysis of main legal instruments and acts which form the basis for transportation regulations on the territory of the EU and RF, and includes the proposals for further improvement of the Russian legislation concerning the issue of goods' carriage by rail

Отпечатано в ООО «Компания Спутник+»

ЦД № 1-00007 от 25 09 2000 г

Подписано в печать 03 10 07.

Тираж 100 экз Усл плл 1,44

**Печать авторефератов (495) 730-47-74, 778-45-60**