Ткаченко Елена Владимировна

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРА ОБ ОКАЗАНИИ УСЛУГ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Статья раскрывает особенности правовой природы, предмета, порядка заключения, исполнения договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Также выявлена и представлена характеристика правового статуса владельца инфраструктуры и перевозчика, показано взаимодействие между экспедитором-оператором и перевозчиком и раскрыта гражданско-правовая ответственность между сторонами данного договора.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/7-1/38.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 7 (13): в 3-х ч. Ч. I. С. 145-148. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/7-1/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 347

Статья раскрывает особенности правовой природы, предмета, порядка заключения, исполнения договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Также выявлена и представлена характеристика правового статуса владельца инфраструктуры и перевозчика, показано взаимодействие между экспедитором-оператором и перевозчиком и раскрыта гражданско-правовая ответственность между сторонами данного договора.

Ключевые слова и фразы: инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования; инфраструктурная железнодорожная услуга; владелец инфраструктуры; перевозчик; пользователь услуг; оператор железнодорожного подвижного состава; запрос.

Елена Владимировна Ткаченко
Кафедра «Гражданско-правовые дисциплины»
Сибирский государственный университет путей сообщения
tkachenko.e@mail.ru

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРА ОБ ОКАЗАНИИ УСЛУГ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ©

По своей правовой природе договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования является консенсуальным, двусторонним, возмездным, прямым, синаллагматическим (взаимным), договором присоединения, публичным. Это комплексный (смешанный) договор, сочетающий признаки договора возмездного оказания услуг и договора аренды. Моментом оказания инфраструктурной железнодорожной услуги, входящей в предмет данного договора, при однократных и длящихся отношениях является момент, когда владелец инфраструктуры оказывает определенные действия (деятельность), которые должны осуществляться при оказании выбранного перевозчиком вида услуги (например, предоставлен железнодорожный путь общего пользования для размещения на нем подвижного состава перевозчика, осуществляется диспетчерское управление движением поездов). Специальный предмет договора составляет транспортная инфраструктурная услуга. Предметом услуги является операция как комплекс действий, представляющих транспортную деятельность. Это есть инфраструктурная услуга в широком понимании. В узком значении инфраструктурная услуга является предметом договора возмездного оказания инфраструктурных услуг. Инфраструктурная услуга – это комплекс оказываемых услуг, направленных на реализацию основной цели – обеспечение перевозочного процесса.

Инфраструктурная услуга направлена на удовлетворение потребности конкретного перевозчика, пользователя услуг. Оказанию инфраструктурной услуги способствует выполнение маневровых, сортировочных, планово-предупредительных, ремонтно-восстановительных работ. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования может заключаться на одну поездку или на длительный срок.

Оказание транспортной инфраструктурной услуги как вид деятельности – это оказание услуг инфраструктуры ОАО «РЖД» для обеспечения перевозок, осуществляемых независимыми перевозчиками. Оказание услуги происходит в процессе транспортной деятельности. Инфраструктурно-железнодорожная услуга в большинстве случаев оказывается путем предоставления железнодорожных путей общего пользования и диспетчерского управления движением поездов. Инфраструктурная услуга является формой правового регулирования отношений, возникающих между владельцем инфраструктуры и перевозчиком.

При оказании инфраструктурной услуги доступ перевозчиков к ней должен осуществляться на основе принципа недискриминационного доступа. Этот принцип целесообразно было бы распространить в отношении всех пользователей, заинтересованных в получении услуг инфраструктуры (грузоотправители, грузополучатели, владельцы путей необщего пользования, организации смежных видов транспорта и т.д.). Если ограничена пропускная способность, то предоставить перевозчику инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования следовало бы на конкурсной основе (например, кто самый первый подал запрос).

Транспортная инфраструктурная услуга для осуществления перевозок оказывается с учетом технической и технологической возможностей. Это способность по железнодорожным путям производить безопасное движение, беспрепятственный пропуск, прием и отправление поездов. Для этого также составляется график движения поездов, который позволяет определить расположение поезда на железнодорожных путях общего пользования, на конкретном участке пути. Он разрабатывается владельцем инфраструктуры, с учетом обращения независимых перевозчиков.

Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования отличен от объекта инфраструктуры. Объект инфраструктуры есть инфраструктурный комплекс, предоставляемый владельцем перевозчику. Результат инфраструктурной услуги виден после ее оказания, т.к. момент заключения этого договора зависит от передачи технологического комплекса.

© Ткаченко Е. В., 2011

Оказание услуг локомотивной тяги, в зависимости от вида выполняемых работ, является перевозочным и инфраструктурным видами деятельности. Маневровая работа на станциях – это инфраструктурная деятельность, а работа магистральных локомотивов – инфраструктурная или перевозочная.

Предпосылкой заключения инфраструктурно-железнодорожного договора является запрос, выступающий в роле оферты, который проявляется в виде обращения перевозчика, заинтересованного в предоставлении услуги, к владельцу инфраструктуры с просьбой ее оказать для удовлетворения потребностей и интересов пользователя услуг железнодорожного транспорта. Запрос является правопорождающим юридическим фактом, влекущим возникновение преддоговорного правоотношения между перевозчиком и владельцем инфраструктуры, если владелец инфраструктуры дает согласие на оказание услуги. Заявка имеет ту же правовую природу, что и запрос, но отношения складываются между перевозчиком и пользователем услуг. В запросе конкретизируется спрос перевозчика, а в заявке – пользователя услуг. В примерные формы запросов об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок грузов или пассажиров, багажа или грузобагажа целесообразно внести пункт, который бы включил следующие виды запросов: 1) запрос о предоставлении ресурса инфраструктуры; 2) запрос на пропуск поездных формирований перевозчика по инфраструктуре его владельца; 3) запрос об оказании услуг инфраструктуры по ее видам. Для подтверждения факта исполнения услуг – их перечня, качества, объема и стоимости – следует принять отдельный нормативно-правовой акт «Правила, определяющие порядок выполнения запроса об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

В естественно-монопольной сфере железнодорожного транспорта применяется ценовой метод государственного регулирования. В Постановление ФЭК РФ «Прейскурант № 10–01 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами”» [4] целесообразно внести раздел, который бы установил тариф на услуги инфраструктуры ОАО «РЖД» независимым перевозчикам, тем более ставится цель установить конкуренцию между независимыми перевозчиками, т.к. он закрепляет правила только для ОАО «РЖД» и его филиалов.

В Правилах на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – Правила) [3, ст. 4552] при оказании транспортной инфраструктурной услуги по обеспечению прохождения конкретного поездного формирования перевозчика необходимо конкретизировать следующие моменты: 1) уточнить перечень запрашиваемых услуг; 2) разрешить доступ перевозчиков к работе самой инфраструктуры и работе диспетчеров. Заключая данный договор, к существенным условиям следует отнести длину железнодорожного состава, независимо от того, владелец инфраструктуры или перевозчик будет использовать свой подвижной состав. Это необходимо, когда он выставляется на железнодорожный путь общего пользования для погрузки, выгрузки груза, грузобагажа, посадки, высадки пассажиров. В пункте 23 Правил для улучшения конкурентоспособности между перевозчиками необходимо предусмотреть исчерпывающий перечень оснований, по которым владелец инфраструктуры может отказать перевозчику в заключении договора при подаче запроса.

Владелец инфраструктуры может одновременно являться перевозчиком или совсем не заниматься перевозками, а только оказывать услуги перевозчикам по использованию инфраструктуры. Функции владельца инфраструктуры и перевозчика не совпадают. Владелец инфраструктуры не участвует в перевозке грузов, а способствует перевозчикам в исполнении возложенных на них задач путем допуска их к использованию принадлежащей владельцу инфраструктуры.

За владельцем инфраструктуры в Правилах в целях обеспечения перевозочного процесса необходимо закрепить следующий ряд прав: 1) оперативно руководить работниками перевозчика при выполнении ими функций, связанных с организацией движения поездов; 2) выдавать запреты на пропуск поездов перевозчика в случае несоответствия технического состояния его подвижного состава установленным требованиям; 3) включать в поезда перевозчика контрольные и инспекционные вагоны, принадлежащие ОАО «РЖД»; 4) осуществлять контроль за соблюдением работниками перевозчика действующих инструкций и правил, регламентирующих организацию движения поездов; 5) использовать в случае аварий и сбоев движения поездов локомотивы, принадлежащие любому перевозчику (для быстрейшего восстановления движения поездов).

Если груз следует по территории нескольких владельцев инфраструктур, то не следует в статье 12 ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [2, ст. 169] императивно вменять в обязанность перевозчика заключать именно договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры со всеми владельцами инфраструктур. Процедуру согласования каждого вида транспорта для возможности перевозки необходимо закрепить за первым владельцем транспортной инфраструктуры, привлекая к исполнению своей обязанности иных владельцев инфраструктур в рамках договора между владельцами транспортных инфраструктур. Сфера деятельности каждого перевозчика не обязательно будет совпадать с территориальными границами одной инфраструктуры. Перевозчик не должен иметь ограничений по дальности транспортировки грузов, для этого ему целесообразно предлагать пользователям широкий перечень оказываемых услуг.

Перевозчик согласно договору об оказании услуг по использованию инфраструктуры может прибегнуть к помощи иных перевозчиков железнодорожного транспорта, если пункт назначения при осуществлении перевозок грузов не охвачен сферой деятельности перевозчика.

Юридическое оформление такого взаимодействия можно допустить путем заключения договора поручения, где первоначальный перевозчик поручает последующему перевозчику доставить груз до станции назначения и выдать его грузополучателю. Если необходимо участвовать в исполнении условий договора более чем двум перевозчикам, то договор поручения должен содержать возможность передоверия. Эта схема удобна, т.к. гражданско-правовую ответственность перед грузоотправителем несет первоначальный перевозчик как сторона договора перевозки грузов.

Вновь создаваемые перевозчики, кроме ОАО «РЖД», должны быть отделены от инфраструктуры (за исключением случаев, если перевозчик сам владеет инфраструктурой), в пределах которой осуществляют перевозки, и от транспортных средств (локомотивов).

Правовое положение перевозчика по организации перевозки грузов сближается с экспедитором-оператором, но это два разных субъекта права. Деятельность оператора заключается в оказании услуг по предоставлению подвижного состава, контейнеров пользователям услуг железнодорожного транспорта. Это субъект рынка, оказывающий комплексную услугу по транспортировке груза. В договорных отношениях с перевозчиком оператору обязательно необходимо оговаривать право на подачу претензии в случае повреждения подвижного состава перевозчиком. Под оператором железнодорожного подвижного состава следует понимать юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, которые по договору об эксплуатации железнодорожного подвижного состава предоставляют за определенную плату услуги по использованию своего подвижного состава перевозчику для осуществления перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа.

В Федеральном законе «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [5, ст. 170] перевозчика следовало бы наделить правом владеть вагонами и контейнерами, а оператору предоставить локомотивы. При этом стоит учитывать, что одним из критериев присвоения компании статуса оператора должно быть определенное количество собственных локомотивов.

Перевозчики, владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (например, ОАО «Транс-Контейнер»), операторы железнодорожного подвижного состава, экспедиторские организации, оказывающие услуги, связанные с перевозкой на местах общего пользования, являются субъектами предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте общего пользования, профессиональными участниками рынка транспортных услуг. К профессиональному участнику также следует относить и пользователя услуг железнодорожного транспорта (грузоотправитель, грузополучатель и пассажир). Таким образом, в транспортном законодательстве под субъектом естественной монополии следует понимать не только хозяйствующего субъекта – юридическое лицо, занятое производством (реализацией) товаров, но и индивидуальных предпринимателей.

В статье 2 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» следовало бы определить сущностные признаки «независимого перевозчика». «Независимый перевозчик» является юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, владеющим железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином праве, который, получив инфраструктурную услугу от ее владельца на основании запроса и договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, должен выполнить свою обязанность на основании лицензии и договора перевозки по доставке вверенного ему отправителем груза, пассажира, багажа, грузобагажа из пункта отправления в пункт назначения и выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю).

В разделе II Правил на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в примерной форме договора необходимо закрепить за владельцем инфраструктуры обязанность предоставить перевозчику доступ к информации о технических объектах и оборудовании, к технической документации, а перевозчика обязать соблюдать требования государственной и коммерческой тайны. В обязанности двух сторон целесообразно внести положение, обязывающее согласовывать технологию оказания услуг инфраструктуры, обеспечивать контроль за соблюдением технологии и требований безопасности при ее оказании.

Местом исполнения обязательства об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования является место нахождения владельца инфраструктуры, предоставляющего технологический комплекс перевозчику в пользу третьего лица – пользователя услуг. ОАО «РЖД» исполняет обязательство лично. На каждом участке железнодорожного пути его выполняют конкретные филиалы ОАО «РЖД». Исполнение обязательства между сторонами должно осуществляться полностью, но может быть оказано в части владельцем инфраструктуры, если перевозчик в остальных услугах не нуждается, например, у него имеется своя локомотивная тяга. Односторонний отказ в рассматриваемом договоре возможен, т.к. стороны занимаются предпринимательской деятельностью. Досрочное исполнение обязательства между владельцем инфраструктуры и перевозчиком недопустимо, т.к. оказание такого рода услуги на железнодорожном транспорте тесно связано с пропускной способностью инфраструктуры, с графиком движения всех категорий поездов.

Правила на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования необходимо дополнить тем, что неправомерные действия перевозчика могут проявляться также в следующем: 1) перевозчик передает выделенную ему трассу следования поезда другому перевозчику; 2) отказывает в обеспечении всех работников перевозочного процесса необходимыми документами, приборами, снаряжением; 3) отказывает информировать владельца инфраструктуры обо всех чрезвычайных ситуациях с поездом на маршруте его следования.

На владельца инфраструктуры следует возложить ответственность также за: 1) отказ в организации поездной и маневровой работы на промежуточных станциях; 2) отказ в выдаче разрешений на пребывание работников перевозчика в границах территории ОАО «РЖД»; 3) отказ информировать перевозчика о возникших авариях, сбоях; 4) уход от согласования пропуска поездов по соседним железнодорожным линиям, принадлежащим другим владельцам инфраструктуры.

Ответственность владельца инфраструктуры, перевозчика возникает друг перед другом и перед третьими лицами. Перед третьими лицами их ответственность является внедоговорной (деликтной). И согласно п. 1 ст. 1064 ГК РФ вред подлежит возмещению в полном объеме лицом, его причинившим. Субсидиарная ответственность может быть применима при разрешении спора о возмещении вреда, причиненного третьим лицам,

если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по данному договору явилось следствием причинения вреда третьему лицу. Солидарная ответственность может иметь место в обязательстве с множественностью лиц. Каждый должник будет исполнять обязательство согласно ст. 321 ГК РФ в пределах своей доли [1, ст. 3301].

В статье 115 УЖТ РФ за владельцем инфраструктуры и перевозчиком необходимо закрепить полную ответственность по инфраструктурному обязательству в виде возмещения реального ущерба и упущенной выгоды, а в пункт 31 Правил внести обязательный претензионный порядок разрешения споров между ними. За нарушение принципа недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре на владельца инфраструктуры в Правилах целесообразно возложить ответственность в виде уплаты законной неустойки.

Список литературы

1. **Гражданский кодекс Российской Федерации**: Федеральный закон № 51–ФЗ от 30.11.1994: ред. 21.07.2005 // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 1994. № 32.
2. **О железнодорожном транспорте в Российской Федерации:** Федеральный закон № 17–ФЗ от 10.01.2003 // Там же. 2003. № 2.
3. **Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования**: Постановление Правительства РФ № 703 от 20.11.2003 // Там же. № 47.
4. **Об утверждении прейскуранта № 10–01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»**: тарифное руководство № 1, части 1 и 2: Постановление ФЭК РФ № 47–т/5 от 17.06.2003: ред. от 19.06.2006: зарег-но в Минюсте РФ 09.07.2003 № 4882: с изм. и доп., вступившими в силу с 06.08.2006 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. № 30.
5. **Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации:** Федеральный закон № 18–ФЗ от 10.01.2003 // СЗРФ. 2003. № 2.

SOME FEATURES OF THE CONTRACT ABOUT THE RENDERING OF THE SERVICES ON PUBLIC RAILWAY TRANSPORT INFRASTRUCTURE USE

Elena Vladimirovna Tkachenko
Department of Civil-Legal Disciplines
Siberian State University of Communication Lines
tkachenko.e@mail.ru

The author considers the features of the legal nature, object, order of the conclusion and execution of the contract on public railway transport infrastructure use, reveals and presents the characteristic of an infrastructure owner and a carrier's legal status, shows the interaction between a forwarder-operator and a carrier and describes the civil-legal liability of the contract parties.

Key words and phrases: public railway transport infrastructure; infrastructure railroad service; infrastructure owner; carrier; service client; railway vehicles operator; inquiry message.

УДК 32

Статья раскрывает основные тенденции формирования и развития российской многопартийности в период конца 1990-х – начала 2000-х гг. в контексте демократизации и складывания гражданского общества и его взаимодействия с государством как ключевым актором политического процесса в России.

Ключевые слова и фразы: гражданское общество; государство; институт многопартийности; политический актор; политический дискурс.

Александр Владимирович Толочко
Кафедра философии
Елецкий государственный университет им. И. А. Бунина
tolochko@rambler.ru

РОССИЙСКАЯ МНОГОПАРТИЙНОСТЬ КОНЦА 1990-Х – НАЧАЛА 2000-Х ГГ.: МЕЖДУ ГРАЖДАНСКИМ ОБЩЕСТВОМ И ГОСУДАРСТВОМ©

Демократизация политического процесса означает увеличение роли такого политического актора как политические партии. Во многом это относится и к российскому опыту, когда демократизация политической жизни способствовала появлению института многопартийности как таковой. Вместе с тем, многопартийность в нестабильных системах является достаточно уязвимой и зависимой от установлений более

© Толочко А. В., 2011