

**МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
имени М.Ю. ЛОМОНОСОВА  
ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ  
Кафедра предпринимательского права**

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

на тему «Правовое регулирование предпринимательской деятельности в  
сфере железнодорожного транспорта»

**Выполнил:** студент 3 курса  
дневного отделения  
Дубик Тимофей Сергеевич

**Научный руководитель:**  
кандидат юридических наук,  
доцент  
Вайпан Виктор Алексеевич

Дата сдачи: \_\_\_\_\_

Дата защиты: \_\_\_\_\_

Оценка: \_\_\_\_\_

Москва – 2019 г.

## Оглавление:

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА I: Источники правового регулирования предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта .....	5
ГЛАВА II: Субъекты предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта .....	10
§ 1. Статус и правовое положение фигуры перевозчика на железнодорожном транспорте .....	10
§ 2. Правовое положение операторов железнодорожного подвижного состава.....	16
§ 3. Правовое положение владельцев инфраструктур .....	20
ГЛАВА III: Договорная деятельность в сфере железнодорожных перевозок	28
§ 1. Общая характеристика договоров.....	28
§ 2. Поименованные договоры .....	30
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	34
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ.....	36

## ВВЕДЕНИЕ

Транспорт является одним из наиболее важных и необходимых элементов инфраструктуры современного общества, связующей основой всех отраслей экономики. Несмотря на то, что железнодорожный транспорт уже не один век используется человечеством, он остается все таким же незаменимым средством и способом перемещения грузов, пассажиров и рабочей силы.

Договоры перевозки на железнодорожном транспорте, как и сама инфраструктура отрасли, пережили в недавнем времени реформы, которые в первую очередь повлияли на характер, состав и обязанности участников перевозочного процесса. В связи с общим существующим в Российской Федерации (далее – РФ) уже не одно десятилетие вектором установления и совершенствования рыночной экономики, которой свойственна коммерциализация всего и вся, совершенно обычным становится желание участников железнодорожного перевозочного процесса получать прибыль от своей деятельности. В подобных обстоятельствах встает вопрос соотношения их деятельности с предпринимательской, и, соответственно, распространение на них обязанностей, прав и гарантий, присущих предпринимателям.

Актуальность выбранной темы заключается в роли, которую железнодорожный транспорт и его эффективное функционирование играют в обеспечении сообщения между весьма отдаленными точками России, обладающей огромной территорией, а также фактическая неурегулированность ряда проблем в сфере транспорта в российском законодательстве.

Для изучения поставленной темы необходимо обозначить объект исследования – предпринимательскую деятельность на железнодорожном транспорте. Из объекта требуется выделить предмет изучения – нормативную базу и существующие условия функционирования участников перевозочного процесса в РФ.

Цель работы – в изучении деятельности и особенностей статуса основных субъектов железнодорожного транспорта и соотнесении ее с критериями предпринимательской деятельности.

## **ГЛАВА I: Источники правового регулирования предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта**

Для данного исследования принципиальное значение имеют источники права в формальном или юридическом понимании, т.е. те средства, формы, способы и механизмы внешнего закрепления и объективирования, посредством которых норма права, выражающая волю государства, его граждан и законодателя, становится обязательной к исполнению. Современная российская теория выделяет следующие источники правового регулирования: 1) нормативный правовой акт; 2) нормативный правовой договор; 3) правовой обычай; 4) судебный прецедент<sup>1</sup>.

В данной работе классификация источников российского права в сфере железнодорожных перевозок вполне может быть расположена в иерархическом, вертикальном порядке по юридической силе.

Разумеется, во главе всей системе законодательства РФ находится Конституция Российской Федерации<sup>2</sup>. Деятельность на железнодорожном транспорте, она, конечно, напрямую не регулирует, но закрепляет такую необходимую базу системы как основы конституционного строя, формирует вектор развития законодательства и принципы правоприменительной деятельности, а также т.н. экономическую конституцию: единство экономического пространства, поддержку конкуренции, свободу экономической деятельности, равенство форм собственности (ст. 8), право свободного выбора рода и формы деятельности, в т.ч. и предпринимательской (ст.ст. 34, 37), ограничения для недобросовестных предпринимателей и монополистов (ст. 34), и прочие гарантии и права для предпринимателей.

Ч. 4 ст. 15 Конституции РФ устанавливает, что: «Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные

---

<sup>1</sup> Предпринимательское право Российской Федерации: Учебник. 3-е изд., перераб. и доп. / отв. ред. Е.П. Губин, П.Г. Лахно // "НОРМА", "ИНФРА-М", 2017 // СПС «Консультант Плюс». – С. 42.

<sup>2</sup> Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. // Российская газета.1993. No 237.

правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора». К железнодорожному транспорту относятся Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) 1951 г.<sup>3</sup>, Конвенция о международных железнодорожных перевозках 1980 г.<sup>4</sup>, к которому Россия присоединилась в 2009<sup>5</sup>, а также соглашения в рамках Содружества Независимых Государств<sup>6</sup> и Евразийского экономического союза<sup>7</sup> и иные акты. В настоящее время, однако, Конституционный суд РФ (далее – КС РФ) в ряде постановлений<sup>8</sup> отказывается исполнять решения Европейского суда по правам человека, нарушая тем самым ст. 46 Европейской конвенции 1950 г.<sup>9</sup>, и проводит тем самым политику по утверждению превосходства Конституции над международными договорами в случае их противоречия.

Далее в иерархии актов идут законы о поправке к Конституции, затем – федеральные конституционные законы, которые в теории государства и права с некоторыми оговорками иногда называются органическими<sup>10</sup>. Тем не менее напрямую ни один из этих законов, как и сам Основной закон, предпринимательскую деятельность или хотя бы основы экономической

---

<sup>3</sup> Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 г. // <http://www.mintrans.ru/> (дата обращения: 01.03.2011).

<sup>4</sup> Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. // СЗ РФ от 29.08.2011, N 35.

<sup>5</sup> ФЗ от 17.07.2009 N 152-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года» // СЗ РФ от 20.07.2009, N 29, ст. 3589.

<sup>6</sup> См., напр., Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств-участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики от 12 марта 1993 г. // Бюллетень международных договоров. 1993. No 3.

<sup>7</sup> См., напр., Решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. No 710 об утверждении Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» // <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 13.03.2019).

<sup>8</sup> См., напр., ПКС РФ от 19 января 2017 г. N 1-П город Санкт-Петербург «по делу о разрешении вопроса о возможности исполнения в соответствии с Конституцией Российской Федерации постановления Европейского Суда по правам человека от 31 июля 2014 года по делу "ОАО "Нефтяная компания "ЮКОС" против России" в связи с запросом Министерства юстиции Российской Федерации» // СЗ РФ от 30.01.2017, N 5, ст. 866.; ПКС РФ от 19 апреля 2016 г. N 12-П «по делу о разрешении вопроса о возможности исполнения в соответствии с Конституцией Российской Федерации постановления Европейского Суда по правам человека от 4 июля 2013 года по делу "Анчугов и Гладков против России" в связи с запросом Министерства юстиции Российской Федерации» // СЗ РФ от 25.04.2016, N 17, ст. 2480.

<sup>9</sup> «Конвенция о защите прав человека и основных свобод» (Заключена в г. Риме 04.11.1950) // СЗ РФ от 08.01.2001, N 2, ст. 16.

<sup>10</sup> См., напр., Гавриленко В.И., Ленкина Т.А. Конституционные и органические законы: интерпретация понятий в конституциях Российской Федерации и зарубежных стран // Вестник СГЮА. 2014. №1 (96).

жизни общества не регулируют, не затрагивая также и железнодорожный транспорт.

Из федеральных законов для железнодорожного транспорта интерес представляют ряд актов, в частности, Гражданский кодекс РФ (далее – ГК РФ), глава 40<sup>11</sup> которого, например, регулирует договоры перевозки, Устав железнодорожного транспорта РФ<sup>12</sup> (далее – УЖТ), Закон о железнодорожном транспорте в РФ<sup>13</sup>, и иные законы. Существует известная дискуссия о соотношении юридической силы кодифицированных актов, для разграничения которых используются общеправовые принципы про специальный закон и общий закон, закон последующий и закон предыдущий и т.д. После внесения изменений в главу 4 ГК РФ<sup>14</sup> обрело дополнительные основания для применения правило *lex posterior derogat legi priori*, поскольку не все специальные законы были приведены в соответствие кодексу.

Сфера железнодорожных перевозок довольно активно регулируется и подзаконными актами, особенно учитывая, что, к примеру, Правительство РФ осуществляет управление федеральной собственностью (п. «г» ч. 1 ст. 114 КРФ), а все акции единого хозяйствующего субъекта в обозначенной сфере (т.е. ОАО «Российские Железные Дороги» (далее – РЖД)) находятся в собственности РФ (ст. 7 ФЗ об управлении имуществом железнодорожного транспорта<sup>15</sup>). Так, рядом указов Президента РФ<sup>16</sup> и постановлений Правительства<sup>17</sup> курировалась реформа железнодорожного транспорта, другими постановлениями устанавливались, например, основы

---

<sup>11</sup> «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26.01.1996 N 14-ФЗ // СЗ РФ от 29.01.1996, N 5, ст. 410.

<sup>12</sup> ФЗ от 10.01.2003 N 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ 13.01.2003, N 2, ст. 170.

<sup>13</sup> ФЗ от 10.01.2003 N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СЗ РФ от 13.01.2003, N 2, ст. 169.

<sup>14</sup> ФЗ от 5.05.2014 г. N 99-ФЗ «О внесении изменений в главу 4 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // СЗ РФ от 12.05.2014, N 19, ст. 2304.

<sup>15</sup> ФЗ от 27.02.2003 N 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» // СЗ РФ от 03.03.2003, N 9, ст. 805

<sup>16</sup> См., напр., Указ Президента РФ от 8 ноября 1997 г. No 1201 «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ от 10.11.1997, N 45, ст. 5171.

<sup>17</sup> См., напр., Постановление Правительства РФ от 15 мая 1998 г. No 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта» // СЗ РФ от 18.05.1998, N 20, ст. 2159.

недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта<sup>18</sup>, основы регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава<sup>19</sup> (далее – оператор) и иные вопросы. Здесь же действуют ведомственные акты, инструкции, положения и иные источники, принимаемые федеральными органами исполнительной власти.

В системе законодательства РФ существуют также акты субъектов федерации и муниципальных образований.

Не стоит забывать и про обычаи, обывковения, сложившуюся практику и обычно предъявляемые требования, которые, однако, не слишком распространены на железных дорогах по сравнению, к примеру, с морскими перевозками.

Что касается *судебных прецедентов*, то, несмотря на существующую дискуссию, предметом которой выступает признание в РФ судебного прецедента как источника права<sup>20</sup>, спор в последнее время ведется, скорее, о том, какую природу носят Постановления КС РФ, Пленума Верховного суда РФ (далее – ВС РФ), Обзоры судебной практики ВС РФ, утверждаемые Постановлениями Президиума ВС РФ, действующие Постановления Высшего Арбитражного суда РФ (далее – ВАС РФ), чем об их юридической силе, которая на практике неоспорима. В сфере железнодорожного регулирования применяются как общие для всей отрасли права и законодательства источники, например, Постановление Пленума ВАС РФ о свободе договора<sup>21</sup>, так и, например, Постановления Пленума ВАС РФ об инструктивных

---

<sup>18</sup> Постановление Правительства РФ от 25 ноября 2003 г. No 710 «Об утверждении правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования» // СЗ РФ от 01.12.2003, N 48, ст. 4680.

<sup>19</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 25 июля 2013 г. N 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» // СЗ РФ от 05.08.2013, N 31, ст. 4222.

<sup>20</sup> Сырых В. М. Теория государства и права: Учебник для вузов. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Юстицинформ, 2012. – С. 110.

<sup>21</sup> Постановление Пленума ВАС РФ от 14.03.2014 N 16 «О свободе договора и ее пределах» // «Вестник ВАС РФ», N 5, май, 2014.



указаниях Государственных арбитражей СССР и РФ<sup>22</sup>, о применении УЖТ<sup>23</sup>, хотя последнее действует лишь в ряде отдельных неотмененных пунктов.

Таким образом, очевидно, что законодатель и иные государственные органы, обладающие соответствующими полномочиями, уделяют достаточное внимание регулированию отношений на железнодорожном транспорте, при этом транспортное законодательство считается довольно стабильным<sup>24</sup>. Большое значение для отрасли имеет существование собственного кодифицированного акта – УЖТ, который является вторым для железных дорог уставом. В литературе, однако, отмечается, что УЖТ не лишен недостатков своего предшественника – Транспортного устава железных дорог РФ<sup>25</sup>, например, он предусматривает необоснованные выгоды и преимущества для транспортных организаций и владельцев инфраструктуры (далее – владельцы), а также включает ряд положений, значительно усложняющих структуру договорных связей по перевозкам<sup>26</sup>.

---

<sup>22</sup> Постановление Пленума ВАС РФ от 15.04.1992 N 7 «О действии инструктивных указаний Государственного арбитража СССР и Государственного арбитража Российской Федерации» // «Вестник ВАС РФ», N 1, 1992.

<sup>23</sup> Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // «Вестник ВАС РФ», N 1, 2006.

<sup>24</sup> Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «предпринимательское право») // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом». – 2012. – N 3.

<sup>25</sup> Федеральный закон от 08.01.1998 N 2-ФЗ «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации» // СЗ РФ от 12.01.1998, N 2, ст. 218.

<sup>26</sup> См. напр., Российское гражданское право: Учебник: В 2-х томах. Том II. Обязательственное право / Отв. ред. Е.А. Суханов. — М.: Статут, 2011. – С. 676.

## **ГЛАВА II: Субъекты предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта**

### **§ 1. Статус и правовое положение фигуры перевозчика на железнодорожном транспорте**

После реформы железнодорожного транспорта, проходившей в течение более 10 лет, в отрасли появилось несколько субъектов, так или иначе задействованных в перевозочном процессе – регулированию подлежат их роли и возникающие отношения, направленные на организацию перевозок, например, предоставление подвижного состава и локомотивной тяги и т.д.

Центральной фигурой в сфере железнодорожного транспорта является перевозчик, который и выполняет функции по транспортировке пассажиров, грузов и грузобагажа. Логика законодателя такова, что в роли перевозчиков должны выступать операторы железнодорожного подвижного состава, имеющие подвижной состав, контейнеры и вагоны на том или ином праве, которых можно подразделить на владельцев локомотивов и собственно вагонов. Также на железнодорожном транспорте существуют владельцы инфраструктур, владеющие техническими средствами и специальными программными средствами, используемыми для организации перевозочного процесса (рельсы, стрелки, семафоры, депо и прочее), которые могут одновременно являться операторами, если владеют подвижным составом, и перевозчиками, если задействуют свои ресурсы в перевозочном процессе.

На практике, однако, центральную роль в отрасли занимает гигантская организация ОАО «РЖД», в составе которой действуют многочисленные подразделения, филиалы и представительства, и которая также контролирует множество дочерних компаний. Единый хозяйствующий субъект на железных дорогах задумывался еще в рамках Постановления Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»<sup>27</sup>. Планировалось, что РЖД будет создано на первом этапе структурной реформы на железнодорожном транспорте в 2001-2002 гг.,

---

<sup>27</sup> СЗ РФ от 4.06.2001 N 23 ст.2366.

однако фактически это произошло лишь в 2003 г.<sup>28</sup>. Создание РЖД должно было благотворно повлиять на формирование связей между структурными образованиями, осуществляющими однородные виды деятельности, также предполагалось, что впоследствии структурные подразделения, достигшие определенного уровня развития и отвечающие заданным критериям, могли бы полностью организационно отделиться от компании, что во многих случаях и произошло. 1 октября 2003 г. ОАО «РЖД» фактически приняло от Министерства путей сообщения РФ функции управления железнодорожным транспортом<sup>29</sup>.

Еще ранее ФЗ об управлении имуществом железнодорожного транспорта 2003 г. в ст. 3 предписал, что создание единого хозяйствующего субъекта будет осуществляться в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта. В абз. 1 пп. 3 п. 2 ст. 4 закона специально оговаривалось, что данная организация не будет являться единственным поставщиком товаров, работ и услуг для железнодорожного транспорта, однако иные организации федерального железнодорожного транспорта прекращаются после внесения их имущества в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта. Ст. 7 закона определила, что отчуждение находящихся в собственности РФ акций единого хозяйствующего субъекта (т.е. фактически всех акций), передача их в залог, а также иное распоряжение ими осуществляется на основании федерального закона, в ст. 8 описываются ограничения, которые накладываются на распоряжение хозяйствующим субъектом различным принадлежащим ему имуществом особого статуса и назначения: магистральными железнодорожными линиями, объектами локомотивного и вагонного хозяйства, имеющими оборонное значение, подвижным составом, предназначенным для осуществления специальных

---

<sup>28</sup> Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. N 585 «О создании открытого акционерного общества "Российские железные дороги"» // СЗ РФ от 29.09.2003 N 39 ст. 3766.

<sup>29</sup> Официальный сайт ОАО «РЖД»: [http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5160](http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5160) (дата обращения: 11.05.2019).

железнодорожных перевозок, объектами и имуществом, предназначенными для выполнения аварийно-восстановительных работ и т.д.

Устава открытого акционерного общества «Российские железные дороги» был утвержден постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. N 585 и предусматривал создание территориальных филиалов по решению совета директоров общества на основании представления правления общества или его президента (генерального директора – председателя правления в поздних редакциях) общества. Предусматривалось, что филиалы и представительства будут действовать в соответствии с утвержденными президентом (генеральным директором-председателем правления в более поздних редакциях) общества положениями (п. 23). Кроме территориальных филиалов – железных дорог, были образованы функциональные филиалы (заводы, проектно-конструкторские, строительные подразделения и т.д.), а также представительства за рубежом. Порядок создания обществом филиалов и открытие представительств на территории других государств определяется законодательством указанных государств, если иное не предусмотрено международными договорами РФ (п. 24). Всего было создано 167 обособленных структурных подразделений.

Основной задачей реформы и после создания РЖД оставалось создание реальной конкурентной среды в сфере железнодорожного транспорта: планировалось выделение дочерних структур из РЖД – акционерных государственных компаний, занимающихся оказанием транспортных услуг, переход к свободному ценообразованию. В настоящее время РЖД имеет множество дочерних и зависимых обществ и организаций<sup>30</sup>, оказывающих услуги по грузовым и пассажирским перевозкам в разных частях страны на разные расстояния, выполняющих логические задачи по планированию строительства и ремонта железнодорожных магистралей, также связанных с ними объектов производственного, жилищного и иного назначения,

---

<sup>30</sup> Полный список этих организаций доступен на официальном сайте РЖД: [http://www.rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5185&layer\\_id=5553&make=search&type\\_id=6&page5553\\_4109=1](http://www.rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5553&make=search&type_id=6&page5553_4109=1) (дата обращения: 11.05.2019).

занимающихся научно-исследовательскими и проектно-исследовательскими работами, производством средств железнодорожной автоматики и телемеханики, и выполняющих подобные задачи, и чья деятельность направлена на подобные цели.

Несмотря на то, что основным перевозчиком является РЖД и его зависимые общества, Закон о железнодорожном транспорте не оставляет надежду на создание в сфере множества по-настоящему независимых перевозчиков, предъявляя к ним следующие требования (п. 1 ст. 12):

иметь лицензии на осуществление всех подлежащих лицензированию в соответствии с федеральным законом видов деятельности при осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа или грузобагажа;

владеть железнодорожным подвижным составом для осуществления перевозок на праве собственности или ином праве;

иметь квалифицированных работников;

заключить договор об оказании услуг локомотивной тяги, если перевозчик не имеет локомотива.

заключить соответствующие договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры (за исключением случаев, если перевозчик осуществляет перевозки в пределах принадлежащей ему инфраструктуры), существенными условиями которых являются организация вагонопотоков, регулирование обращения вагонов и локомотивов, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из перевозок железнодорожным транспортом.

Возникает логичный вопрос: а что, в общем-то, делает перевозчик, если не обладает локомотивом и вынужден заключать договоры об оказании услуг локомотивной тяги<sup>31</sup>, т.е. услуг, связанных с предоставлением локомотивов для продвижения поездных формирований и подвижного состава, а также для работы на инфраструктуре прочих владельцев, включая услуги по

---

<sup>31</sup> Суханов Е.А. Указ. соч., с. 683.

перемещению составов (вагонов), подачу и уборку вагонов, маневровую работу локомотивов на подъездных путях грузовладельцев и определен перечень услуг локомотивной тяги при перевозке грузов по железнодорожным путям<sup>32</sup>. К таким соглашениям конкретно относятся как минимум восемь услуг<sup>33</sup>, например, подача/уборка вагонов на железнодорожные пути необщего пользования при погрузке/выгрузке грузов в вагонах средствами грузоотправителя, маневровая работа локомотива, не совмещенная во времени с подачей/уборкой вагонов, на железнодорожном пути необщего пользования, и т.д. Так вот, такой перевозчик, если он задействован в транспортировке грузов, занимается экспедиторской деятельностью (п. 1 ст. 801 ГК), т.е. выполняет или организывает выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Занятие перевозчика такой деятельностью также соответствует п. 2 ст. 801 ГК РФ, которая прямо предусматривает, что обязанности экспедитора исполняются перевозчиком. Более того, поскольку перечень услуг экспедитора является открытым, несмотря на существующее критикуемое<sup>34</sup> деление их на основные и дополнительные (абз.абз. 2, 3 п. 1 ст. 801 ГК РФ), сфера применения договора экспедиции очень широка и позволяет квалифицировать в качестве такового всякое соглашение, заключаемое грузоотправителем или грузополучателем с организацией, которая может быть признана экспедитором, и предусматривающее выполнение экспедитором любых операций и услуг, связанных с перевозкой груза<sup>35</sup>. Кроме того, возможны ситуации, при которых экспедитор-перевозчик-оператор одновременно обращается к третьему лицу за экспедиторскими услугами – в ст. 801 ГК РФ акцент сделан не на понятиях

---

<sup>32</sup> Приказ Министерства Транспорта РФ от 17 августа 2007 года N 124 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества "Российские железные дороги"» // Бюллетень нормативных актов ФОИВ, N 47, 19.11.2007 (утратил силу с 1 мая 2011 года на основании приказа Минтранса России от 31 декабря 2010 года N 311).

<sup>33</sup> Телеграмма ОАО «РЖД» от 26 декабря 2008 года N 22430 «О расшифровке понятия "услуги локомотивной тяги"» // РЖД-Партнер-ДОКУМЕНТЫ, N 3, 2009.

<sup>34</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услуг в сфере транспорта. – М. – 2011. – С. 715-721.

<sup>35</sup> Там же, с. 659.

«грузоотправитель» или «грузополучатель», а на термине «клиент», т.е. лице, заключившем с экспедитором договор транспортной экспедиции и принявшем на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором (п. 4 Правил транспортно-экспедиционной деятельности<sup>36</sup>), а поэтому и оператор железнодорожного подвижного состава вправе заключить такой договор<sup>37</sup>.

Довольно отдаленно схожая система отношений описывается в литературе<sup>38</sup> как концепция «единого перевозчика», согласно которой первый перевозчик выступает от имени всех последующих перевозчиков по сути на началах представительства в прямом и прямом смешанном сообщении, хотя такой подход расходится с общепринятыми представлениями об институте представительства. В действительности взаимоотношения, складывающиеся между транспортными организациями при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, а также порядок организации таких перевозок определяются заключаемыми на основании ст. 788 ГК РФ соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, участники которых не приобретают никаких прав и обязанностей в отношении грузоотправителей и грузополучателей. Для данного исследования данная концепция может представлять интерес в ситуации, когда перевозчик одновременно является оператором подвижного состава и владельцем инфраструктуры, на котором лежат определенные обязанности по взаимодействию с иными субъектами на железных дорогах, о чем чуть ниже.

Итак, хотя предполагается, что структура перевозчиков на железных дорогах будет разветвленной, частной и конкурентной, на данный момент основную роль в перевозочном процессе играет РЖД и его дочерние общества.

---

<sup>36</sup> Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 N 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» // СЗ РФ от 11.09.2006, N 37, ст. 3890.

<sup>37</sup> Вайпан В. А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. — 2015. — № 6. — С. 34–44.

<sup>38</sup> См., напр.: Бутакова Н.А Место договора мультимодальной перевозки в системе транспортных договоров // Управленческое консультирование. – 2014. – №4 (64); Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч., с. 517.

## **§ 2. Правовое положение операторов железнодорожного подвижного состава**

В Законе о железнодорожном транспорте дается легальное определение оператора железнодорожного состава: «...юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие железнодорожный подвижной состав, контейнеры на праве собственности или ином праве и оказывающие юридическим или физическим лицам услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава, контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом» (абз. 12 п. 1 ст. 2 в редакции Федерального закона от 31.12.2014 N 503-ФЗ<sup>39</sup>). Как уже отмечалось, именно эти организации и предприниматели формируют структуру перевозчиков железных дорог.

Законодательное определение в том виде, в котором оно было представлено в законе в 2003 г., подвергалось критике, в частности, Е.М. Хазиева пишет, что «...ни сути его [оператора] правового положения, ни круга его прав и обязанностей законодательство не выработало...»<sup>40</sup> – в той редакции указывалось, что оператор, владеющий вагонами и контейнерами, просто вступает в договорные отношения с перевозчиком и участвует в осуществлении перевозочного процесса. Впоследствии же ФЗ от 31 декабря 2014 г. N 503-ФЗ определение оператора было уточнено и дополнено до того вида, в котором оно существует ныне.

Тем не менее кроме определения в статье об основных понятиях закон более операторов не упоминает. УЖТ затрагивает операторов так же нечасто, например, предусматривая публично-правовые обязанности (ч.ч. 10, 12 ст. 7), особенности взаимоотношений операторов и владельцев инфраструктур (ч. 6 ст. 11), сосредотачиваясь более на роли перевозчика. Устав в т.ч. упоминает категорию операторов морских терминалов, которые также могут исполнять

---

<sup>39</sup> Федеральный закон от 31.12.2014 N 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 от 05.01.2015, N 1 (часть I), ст. 56.

<sup>40</sup> Хазиева Е.М. «Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства» // Закон. 2012. N 10.



обязанности операторов подвижного состава и владельцев инфраструктуры с учетом особенностей, установленных законодательством о морских портах<sup>41</sup> (например, ст. 57).

Важным документом, регулирующим правовое положение и основы деятельности операторов, является Постановление Правительства РФ от 25 июля 2013 г. N 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» (далее – Постановление №626). Это небольшое по объему постановление закрепило права и обязанности операторов при взаимодействии с грузоотправителями, иными перевозчиками, владельцами инфраструктур при заключении с ними договоров по предоставлению подвижного состава и контейнеров.

В законодательстве отсутствует закрепленный перечень требований к оператору подвижного состава, в отличие от, например, владельца инфраструктуры (ст. 11 Закона о железнодорожном транспорте). Фактически, требование лишь одно – наличие у него вагонов и контейнеров, хотя, само собой разумеется, что оператор также должен участвовать в соответствующих отношениях по предоставлению подвижного состава для перевозок. Требования к организационно-правовой форме в законе не предъявляются, из легального определения операторов подвижного состава следует, что это юридические лица или индивидуальные предприниматели (далее – ИП).

В соответствии с п. 5 Постановления №626, оператор вправе выступать от имени грузоотправителя при перевозках грузов железнодорожным транспортом в железнодорожных вагонах и контейнерах оператора, вносить плату за перевозку грузов, грузобагажа и иные причитающиеся перевозчику платежи, оказывать транспортно-экспедиционные услуги, а также осуществлять иную деятельность, связанную с оказанием услуг по организации перевозок. С учетом данного положения кажется закономерным,

---

<sup>41</sup> Федеральный закон от 08.11.2007 N 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ от 12.11.2007, N 46, ст. 5557.

что подобная деятельность подходит под определение предпринимательской деятельности (п. 1 ст. 2 ГК РФ), хотя в законах и Постановлении № 626 указания на это обстоятельство отсутствуют.

Представляется, что подобное регулирование в общем не накладывает ограничения на организационно-правовую форму оператора, который теоретически может быть даже некоммерческой организацией, которые по п. 2 ст. 24 Закона о некоммерческих организациях<sup>42</sup> вправе осуществлять предпринимательскую и иную приносящую доход деятельность, но лишь постольку, поскольку это служит достижению целей, ради которых они создаются, и соответствует указанным целям при условии, что такая деятельность указана в их учредительных документах.

Что касается деятельности самого оператора, то, опять-таки как указывалось выше, они могут исполнять различные функции в перевозочном процессе, в частности, естественно, функции перевозчика, требования и регулирование статуса которого были описаны выше. Как очевидно, два из четырех требований к его фигуре связаны непосредственно со статусом оператора: владеть на том или ином праве (из положений Постановления №626 и законодательства следует, что употребляемый в законах термин «владеть» в данном случае подразумевает обладание на любом законном основании<sup>43</sup>) подвижным составом и локомотивной тягой (последнюю можно также использовать по соответствующему договору). Смещение статусов и их практическое совпадение, однако, может создавать путаницу и непонимание сущности деятельности оператора (в то же время перевозчик – уже хрестоматийный участник отношений на транспорте)<sup>44</sup>.

---

<sup>42</sup> Федеральный закон от 12.01.1996 N 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» // СЗ РФ от 15.01.1996, N 3, ст. 145.

<sup>43</sup> Комментарий к ст.2 Федерального закона от 10 января 2003 г. No 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Бевзюк Е.А.) / Под ред. С.Ю. Морозова (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2011) // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>44</sup> Андреев С.В. «Правовое регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава» // ФГБОУ высшего образования «Российский Государственный Университет Правосудия», диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Москва. – 2017 г. – с. 60.

Целью выделения оператора в ходе структурной реформы на железнодорожном транспорте было создание рынка независимых операторских услуг, развития конкурентной среды в сфере управления парком вагонов, контейнеров<sup>45</sup>.

Как и в случае с перевозчиками, с учетом уже отмеченного частого совпадения статусов крупнейшими операторами на рынке являются выделенные из РЖД дочерние компании, например, ОАО «Рефсервис» (2006), ОАО «Трансконтейнер» (2006), ОАО «Первая грузовая компания» (2007), ОАО «Вторая грузовая компания» (2010, с 2012 – «Федеральная грузовая компания»<sup>46</sup>) и несколько других<sup>47</sup>.

Одновременно с законодательным регулированием и регламентацией деятельности и статуса операторов существует также и соответствующий рыночным механизмам институт саморегулирования. Одной из «ветвей» данного института является саморегулируемая организация «Союз операторов железнодорожного транспорта»<sup>48</sup> (далее – СРО «СОЖТ»), имеющая своими целями совершенствование правовых, экономических и иных основ организации деятельности операторов подвижного состава, развитие рынка услуг о оперированию подвижным составом, организацию на основе саморегулирования эффективной системы обеспечения экономики РФ услугами по предоставлению подвижного состава для перевозок и транспортировок и т.д.<sup>49</sup>. Союз является эффективной и ценной организацией самоуправления операторов и осуществляет ряд важнейших функций: осуществляет разработку обязательных для его членов стандартов и правил, образует третейский суд для разрешения споров между членами Союза, представляет своих членов и их интересы в отношениях с государственными и иными уполномоченными органами, осуществляет контроль за предпринимательской деятельностью своих членов, оспаривает в

---

<sup>45</sup> Там же, с. 61.

<sup>46</sup> Официальный сайт ФГК: <http://ru.railfgk.ru/about/history/2010-god/>.

<sup>47</sup> Андреев С.В. Указ. соч., с. 71.

<sup>48</sup> Официальный сайт СОЖТ: <http://railsovet.ru>.

<sup>49</sup> П. 2.2 Устава СРО Союз операторов железнодорожного транспорта от 20 мая 2009 г.

установленном законодательством порядке решения и действия властных органов, нарушающие права и законные интересы его участников, занимается разработкой проектов нормативных актов и вносит предложения в органы РФ, субъектов и муниципальные органы, а также выполняет множество иных функций.

К желающим вступить в СРО предъявляется ряд требований, как дублирующих законодательные акты, так и являющихся специфическими требованиями партнерства, например, наличие не менее 1000 вагонов подвижного состава на праве собственности или финансовой аренды (лизинга) – так СОЖТ ограничивает титулы, на основании которых операторы могут обладать подвижным составом (п. 3.3 Устава СРО «СОЖТ»), что играет положительную роль в стабилизации отношений и оборота.

Таким образом, участие операторов подвижного состава в перевозочном процессе на железнодорожном транспорте, а также в договорах, свойственных профессиональным участникам рынка, свидетельствует о предпринимательском характере их деятельности, что также отмечалось в литературе и ранее<sup>50</sup>.

### **§ 3. Правовое положение владельцев инфраструктур**

Определение владельца инфраструктуры также присутствует в Законе о железнодорожном транспорте: «...юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании договора» (абз. 10 п. 1 ст. 2). В ранней редакции статьи деятельность владельца инфраструктуры подлежала лицензированию, однако это требование было отменено в 2007 г.<sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup> Ерш А.В. Реформирование транспортного законодательства (концепция изменений) // Вестник ВАС РФ. 2007. № 6. С. 77.

<sup>51</sup> Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 258-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности" // СЗ РФ от 12.11.2007, N 46, ст. 5554.

В отличие от оператора подвижного состава, который редко фигурирует в Законе, положение (п.п. 1, 2 ст. 10, ст. 11, п. 3 ст. 14 и т.д.), права (пп. 3 абз. 2 п. 1 ст. 4, п. 3 ст. 8, п. 5 ст. 14, п. 5 ст. 15 и т.д.) и обязанности (пп. 9 п. 2 ст. 4, п. 5 ст. 14) владельца инфраструктуры урегулированы более тщательно, хотя и разрозненно. Так же объемно, но все так же не систематизировано урегулирован статус владельца и в УЖТ: дается его легальное определение (абз. 3 ст. 2, тождественно уже воспроизведенному из Закона о железнодорожном транспорте), предусматривается публично-правовая обязанность по взаимодействию и федеральными органами исполнительной власти, в т.ч. и с органами военных сообщений и специальных железнодорожных перевозок, а также Федеральной службой исполнения наказаний<sup>52</sup> (ст. 7), взаимодействие с перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями (ст.ст. 11-13, 15, 18 и т.д.), особенности прекращения или ограничения<sup>53</sup> погрузки и перевозки грузов и грузобагажа (ст. 29), особенности оплаты нахождения на путях владельца по не зависящим от него причинам вагонов и контейнеров, в том числе если владелец несет по договору обязанности перевозчика (ст. 39), и иные характерные и специфические черты его правового положения.

Требования к владельцу перечислены в ст. 11 Закона о железнодорожном транспорте:

владеть сертифицированной или декларированной инфраструктурой, т.е. элементами, техническими средствами и специальными программными средствами, используемые для организации перевозочного процесса;

---

<sup>52</sup> Указ Президента Российской Федерации от 13 октября 2004 г. N 1314 Вопросы Федеральной службы исполнения наказаний // Российская газета от 19.10.2004, №3607 (0).

<sup>53</sup> «Приказ Министерства Транспорта РФ от 25 июля 2012 г. N 263 "Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по установлению сроков действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов и грузобагажа, вызванного обстоятельствами непреодолимой силы, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными не зависящими от перевозчика и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования обстоятельствами, препятствующими осуществлению перевозок, и уведомление об этом перевозчиков и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования"» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 16 октября 2012 г., Регистрационный N 25683).

иметь квалифицированных работников, т.е. персонал, прошедший установленную законом аттестацию;

заключить со всеми владельцами сопредельных инфраструктур соответствующие соглашения, существенными условиями которых являются организация диспетчерского управления перевозочным процессом, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, объектов энергетики и других объектов, регулирование обменных парков локомотивов, вагонов, моторвагонного подвижного состава, ответственность по обязательствам, вытекающим из перевозок в прямом железнодорожном сообщении, перед перевозчиками.

Для статуса владельцев инфраструктур важно существующее деление железнодорожных транспорта и путей на транспорт общего и необщего пользования (ст.ст. 15, 16 Закона о железнодорожном транспорте). Так, железнодорожный транспорт общего пользования представляет собой производственно-технологический комплекс, предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках на условиях публичного договора (ст. 789 ГК РФ)<sup>54</sup>, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с перевозками. К такому виду железнодорожного транспорта относятся железнодорожные пути, что особенно важно в контексте разговора о владельцах инфраструктур, на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров, выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции. Другими словами, они представляют собой железнодорожные пути, используемые для осуществления перевозочного процесса по выполнению

---

<sup>54</sup> П. 1 ст. 426 "Гражданского кодекса Российской Федерации (часть первая)" от 30.11.1994 N 51-ФЗ // СЗ РФ от 05.12.1994, N 32, ст. 3301.

публичных договоров перевозки<sup>55</sup>. РЖД и его структура и здесь выступают основными владельцами путей общего пользования. Так, например, Распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 августа 2006 г. N 1094-р<sup>56</sup> 1 апреля 2007 года было создано специализированное подразделение РЖД – Дирекция железнодорожных вокзалов<sup>57</sup>, которой было передано 323 вокзала разных классов вместе с обслуживающими подстанциями, депо, техникой, путями сообщения и иным имуществом. Структура Дирекции была впоследствии расширена посредством выделения в ее составе региональных<sup>58</sup> и местных подразделений-железнодорожных вокзалов<sup>59</sup>. В настоящий момент существует 15 региональных дирекций<sup>60</sup>, в управлении которых находятся 353 вокзала.

В свою очередь железнодорожный транспорт необщего пользования – это совокупность производственно-технологических комплексов, которые состоят из железнодорожных путей необщего пользования (гл. IV УЖТ), зданий, строений, сооружений, в отдельных случаях – железнодорожного подвижного состава, а также из другого имущества<sup>61</sup>. Важным отличием этого вида транспорта является обеспечение потребностей только юридических и физических лиц, но не государства. В состав транспорта необщего пользования входят железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные пути к железнодорожным путям общего пользования<sup>62</sup>. Они предназначены для

---

<sup>55</sup> Гречуха В.Н. «Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: монография» // М.: Юстиция, 2016. – 244 с. // СПС «Консультант Плюс». – С. 2.

<sup>56</sup> П. 28 Распоряжения Правительства Российской Федерации от 10 августа 2006 г. N 1094-р.

<sup>57</sup> «Положение о Дирекции железнодорожных вокзалов - филиале открытого акционерного общества "Российские железные дороги"» (утв. ОАО «РЖД» 28.11.2006 №1410).

<sup>58</sup> Распоряжение ОАО «РЖД» от 28 ноября 2006 г. N 2345р «Об утверждении Типового положения о региональной дирекции железнодорожных вокзалов - структурном подразделении Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО "РЖД"».

<sup>59</sup> Распоряжение ОАО «РЖД» от 3 марта 2008 г. N 445р «Об утверждении типового положения о железнодорожном вокзале-подразделении региональной дирекции железнодорожных вокзалов и внесении изменений в некоторые нормативные документы ОАО "РЖД", регламентирующие деятельность Дирекции железнодорожных вокзалов».

<sup>60</sup> Их список доступен по ссылке: <http://dzvr.ru/about/structure/> (дата обращения: 13.04.2019).

<sup>61</sup> Гречуха В.Н Указ. соч., с. 3.

<sup>62</sup> Постановление Правительства РФ от 18.04.2005 N 233 «О Правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего и необщего пользования» // СЗ РФ от 25.04.2005, N 17, ст. 1566.

обслуживания определенных пользователей на условиях договора, не являющегося публичным, или для выполнения работ для собственных нужд. Такие пути могут иметься у любого достаточно крупного или просто нуждающегося в них предприятия.

Кроме уже описанных видов транспорта также существует технологический железнодорожный транспорт организаций, который во многом схож с транспортом необщего пользования, однако такие пути и такие объекты инфраструктуры не примыкают к транспорту общего пользования. Он предназначен для перемещения товаров на территориях организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций<sup>63</sup>. На эту инфраструктуру Закон о железнодорожном транспорте свое действие не распространяет, а потому для данного исследования технологический железнодорожный транспорт представляет незначительный интерес.

Статус владельцев инфраструктуры помимо всего прочего закрепляется и в Постановлении Правительства РФ об основах недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта (далее – Постановление №710) – ограниченное количество объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта диктует необходимость антимонопольного регулирования деятельности владельцев и иных участников перевозочного процесса. В первую очередь п. 3 требует от всех владельцев обеспечивать равный доступ перевозчиков к услугам по использованию инфраструктуры независимо от их организационно-правовой формы, правовых и имущественных отношений с владельцем инфраструктуры.

Такие равные условия доступа обеспечиваются, в том числе, наличием единого перечня критериев доступа к услугам по использованию инфраструктуры, причем ее владелец не вправе отказать в предоставлении таких услуг по иным основаниям, чем указаны в законодательстве Российской Федерации и Постановлении №710, в частности. Предусмотрено, что владелец

---

<sup>63</sup> Гречуха В.Н. Там же.



инфраструктуры обязан проводить единую ценовую политику, обеспечивать доступность информации о перечне услуг и порядке использования инфраструктуры, тарифах, плате и сборах (п.п. 4, 5).

При этом устанавливается, что в случае невозможности в полной мере удовлетворить спрос перевозчиков в силу ограниченной пропускной способности инфраструктуры, устанавливается очередность оказания услуг по ее использованию: от перевозок, осуществляемых для восстановления движения поездов и тушения пожаров, и воинских перевозок со статусом первостепенного значения, до менее важных грузопассажирских, пассажирских и грузовых перевозок (п. 6). Тем не менее в периоды военного и чрезвычайного положений федеральный орган исполнительной власти в железнодорожной сфере, которым ныне является Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)<sup>64</sup>, может устанавливать иной порядок и очередность предоставления инфраструктуры перевозчикам – подобные нормы с естественными при учете исключительной важности железнодорожного транспорта для оборонительного потенциала России публично-правовыми обязанностями владельцев можно наблюдать в УЖТ (ст. 7).

Пункт 13 Постановления №710 устанавливает обязанность владельца инфраструктуры регулярно извещать перевозчиков обо всей необходимой и доступной информации, в частности, о характере и стоимости оказываемых услуг, о порядке доступа и пропускной способности инфраструктуры, о графике движения поездов, а также предоставлять иные важные для использования инфраструктуры данные и передавать соответствующие материалы. Кроме того, по требованию Росжелдора как уполномоченного органа исполнительной власти владелец инфраструктуры обязан представить сведения об общих объемах перевозок и имеющихся возможностях оказания услуг по использованию инфраструктуры, при условии соблюдения органом

---

<sup>64</sup> Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. N 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» // СЗ РФ от 9.08.2004 г. N 32 ст. 3344.

государственной, служебной и коммерческой тайны, а также законных интересов заинтересованных лиц.

Тем не менее, по мнению С.В. Андреева, Постановление №710 предоставляет регламентацию «в довольно расплывчатой форме»<sup>65</sup>, в то время как Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 N 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»<sup>66</sup> (далее – Постановление №703) гораздо более детализировано и конкретно. Представляется, что этот документ содержит взаимоисключающие положения, например, п. 6 и 7, закрепляющие, что владелец инфраструктуры и перевозчик вправе заключать договоры об оказании непоименованных в Правилах услуг, перечень которых определяется владельцем инфраструктуры, но при этом запрещающие владельцу обуславливать оказание перевозчику услуг обязательным оказанием иных услуг. Отмечая это, Андреев утверждает, что Постановление №703 не производит впечатление проработанного документа, хотя и содержит ряд важных положений, как, например, перечень существенных условий договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры (п. 13), которые отсутствовали в предыдущих Постановлениях Правительства, касавшихся железнодорожного транспорта, и даже в законах, и в УЖТ.

Таким образом, при существующем объемном регулировании обязанностей владельцев инфраструктур, в частности, взаимодействовать и заключать соглашения о сотрудничестве и организации перевозочного процесса с владельцами иных инфраструктур, им предоставлена достаточная свобода в определении политики ведения своей деятельности, пока это соответствует нормативному регулированию, кроме того, непубличные договоры, заключаемые владельцами путей необщего пользования дают им свободу в выборе контрагентов. Кроме того, сам характер публичных договоров владельцев, которые по ГК РФ заключаются лицом,

---

<sup>65</sup> Андреев С.В. Указ.соч., с. 46-47.

<sup>66</sup> СЗ РФ от 24.11.2003, N 47, ст. 4552.

осуществляющим предпринимательскую или иную приносящую доход деятельность, в большинстве случаев предполагает распространение на владельцев инфраструктур требований законодательства о предпринимательской деятельности.

## **ГЛАВА III: Договорная деятельность в сфере железнодорожных перевозок**

В науке существует дискуссия о фактическом существовании и целесообразности выделения группы транспортных обязательств из общей совокупности гражданско-правовых договоров об оказании услуг. Так, В. В. Витрянский утверждает, что поскольку для обслуживания отношений, возникающих на транспорте, используются самые разные договоры, типы и виды гражданско-правовых обязательств (например, перевозка, транспортная экспедиция, буксировка, фрахтование, аренда транспортных средств, строительный подряд (строительство железнодорожных подъездных путей) и т. п.), то «... попытки выделения категории “транспортных договоров” или “транспортных обязательств”, претендующих на собственное место в системе гражданско-правовых обязательств, представляются искусственными и ошибочными по существу»<sup>67</sup>. Тем не менее данное исследование попытается выделить транспортные обязательства, в первую очередь связанные с перевозкой, по некоторым критериям, возможно не существенным, но все же позволяющим проследить систему таких договоров.

### **§ 1. Общая характеристика договоров**

Для классификации и объединения всевозможных существующих договорных конструкций в некую систему, разумеется, сосредоточив свое внимание на железнодорожном транспорте, можно выделить два критерия. Во-первых, субъектный состав договорного правоотношения — участие в договоре транспортной организации, во-вторых, направленность транспортных договорных обязательств на возмездное перемещение грузов, пассажиров и багажа с использованием железнодорожного транспорта либо на обеспечение такого перемещения. Исходя из этого под транспортным договором следует понимать такое соглашение сторон, по которому транспортная организация или ИП обязуется оказать возмездные услуги,

---

<sup>67</sup> Брагинский А.М., Витрянский В.В. Указ. соч., С. 124.

направленные в самом широком смысле на обеспечение или осуществление перевозки грузов, пассажиров или багажа из одного пункта в другой, а другая сторона обязуется уплатить за оказанные услуги согласованную плату<sup>68</sup>.

Как и в случае с определением подведомственности арбитражных судов (*споров, относящихся к компетенции арбитражных судов* в редакции ФЗ от 28 ноября 2018 г. N 451-ФЗ<sup>69</sup>), которые рассматривают дела по экономическим спорам и другие дела, связанные с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности (ч. 1 ст. 27 АПК РФ<sup>70</sup>), могут возникнуть проблемы с определением того, какие организации или ИП являются транспортными, и какие из договорных обязательств направлены именно на те обстоятельства, которые указаны выше, и до каких пределов можно распространять эту «направленность». Тем не менее, представляется, что выделить какие-то общие характерные признаки кроме указанных в законе сложно и схоластично в отрыве от конкретной ситуации, а потому оставим эту дискуссию для других.

Типичными характеристиками для договоров могут служить: момент заключения – транспортные соглашения, как правило, консенсуальные (формула «обязуется...» из ГК РФ), например, договоры перевозки пассажиров, однако договор перевозки грузов сконструирован как реальный – он считается заключенным в момент предъявления груза к перевозке по соответствующей транспортной накладной и подачи перевозочного средства, что зачастую сложно осуществить и требует заключения организационных договоров; возмездность; дву- или многосторонний характер (существует традиционный спор о том, кем является грузополучатель, если у него есть обязанность принять груз и осуществить определенные доплаты перевозчику (ст. 36 УЖТ), что противоречит п. 3 ст. 308 ГК РФ: «обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон»). Что касается

---

<sup>68</sup> Вайпан В. А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. — 2012. — № 6. — С. 18–42.

<sup>69</sup> СЗ РФ от 3.12.2018, N 49 (часть I), ст. 7523.

<sup>70</sup> Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24 июля 2002 г. N 95-ФЗ // СЗ РФ от 29.06.2002, N 30, ст. 3012.

публичности таких договоров, то она зависит от уже раскрывавшегося выше деления железнодорожного транспорта на транспорт общего и необщего пользования, так, на железных дорогах общего пользования обязательства публичные.

В итоге, несмотря на кажущуюся разобщенность и различия, транспортные договоры разделяют многие схожие черты, которые сыграют роль при анализе конкретных договорных конструкций.

## **§ 2. Поименованные договоры**

Ввиду принципа свободы договора (ст. 421 ГК РФ) существует великое множество обязательств, в т.ч. и смешанных, которые граждане и организации вправе взять на себя для удовлетворения собственных потребностей. Транспорт на железных дорогах не исключение, а потому анализировать всевозможные договорные конструкции можно довольно долго, и мы остановимся лишь на нескольких.

Итак, перевозка грузов как основа в общем-то оборота и отрасли регулируется кроме общих положений ГК РФ главой II УЖТ. По этому договору перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Этот договор, как уже отмечалось, реальный, возмездный, может быть публичным. Перевозка осуществляется на основании транспортной накладной, которая состоит из четырех листов (ст. 25 УЖТ): 1) оригинала накладной (выдается перевозчиком грузополучателю); 2) дорожной ведомости, которая составляется в необходимом количестве экземпляров для перевозчика и всех участников перевозочного процесса (остается у перевозчика на станции назначения вместе с распиской грузополучателя); 3) корешка дорожной ведомости (остается у перевозчика на станции отправления); 4) квитанции о приеме груза (остается у

грузоотправителя на станции отправления)<sup>71</sup>. Кроме накладной оформляется вагонный лист, где описываются все грузы, помещенные в каждый вагон, информация о пломбах, временные маркеры подачи вагона, погрузки, выгрузки, и который имеет доказательственное значение.

Что касается ответственности сторон по договору, то ответственность перевозчика всегда ограничена: он возмещает лишь прямой ущерб или его часть, либо же выплачивает неустойку в размере девяти процентов платы за перевозку грузов за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов (ст. 97 УЖТ). Ст. 118 УЖТ устанавливает перечень обстоятельств, бесспорно освобождающих перевозчика от ответственности: сохранность и исправность запорно-пломбировочных устройств, тары и упаковки, недостача вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза в открытом железнодорожном подвижном составе, присутствие сопровождающего отправителя или получателя и иные случаи. ГК РФ (ст. 797) и отраслевой закон предусматривают соблюдение обязательного досудебного порядка в течение 6 месяцев (45 дней для штрафов), что, однако, противоречит, годичному сроку самого Гражданского кодекса.

Реальная конструкция договора перевозки грузов зачастую требует предварительных договоренностей участников перевозочных отношений – трудно себе представить, что в расписании перевозчика неожиданно без согласования найдется время принять к перевозке груз отправителя, который тот только что оставил на перроне. Для синхронизации заключения перевозки заключаются организационные договоры о подаче транспортных средств и предъявлении грузов к перевозке. Они предполагают, что перевозчик подает исправные, коммерчески пригодные вагоны, в должные сроки создав условия для перевозки следующего груза (очистив при необходимости транспортные средства от предыдущего груза (ст. 44 УЖТ)). В то же время, обязанности

---

<sup>71</sup> Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «предпринимательское право») // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом», 2012, N 3.

грузоотправителя включают в себя предъявление груза к перевозке в затаренном, маркированном виде, а также сообщение перевозчику сведений об особых свойствах груза.

Перевозка пассажиров особенно важна для экономики государства, а потому ей отведена особая роль в перевозочном процессе. Более того, несмотря на зачастую убыточный характер, транспортные организации в силу прямого указания законы вынуждены осуществлять перевозку пассажиров, компенсируя свои затраты в других сферах. В УЖТ этому виду обязательств посвящена глава VI. Содержание договора состоит в том, что перевозчик обязуется перевезти пассажира (и его багаж при наличии, выдав его впоследствии), а пассажир обязуется уплатить плату за проезд (и за провоз багажа при его наличии) (п. 1 ст. 786 ГК РФ). Данный договор является консенсуальным, возмездным, как правило, публичным, а также договором присоединения (ст. 428 ГК РФ). Пассажир пользуется правами, предоставляемыми ему законодательством о защите прав потребителя, например, вправе в любое время по своему усмотрению отказаться от договора, однако в то же время он может быть удален из поезда работниками перевозчика – при отсутствии проездного билета или при его недействительности и/или при отказе оплатить стоимость проезда, а также медицинскими работниками – в случае заболевания, препятствующего перевозке, но лишь на той станции, где имеются необходимые лечебные учреждения, а также работниками органов внутренних дел<sup>72</sup>. Отношения между пассажиром и перевозчиком оформляются проездным документом, а провоз багажа – багажной квитанцией.

Договор буксировки редко применяется на железнодорожном транспорте и не поименован в УЖТ, однако локомотив перевозчика вполне может быть задействован для перемещения вагонов (груженых или даже порожних) другой стороны договора. Возникает, однако, вопрос, во всех ли

---

<sup>72</sup> П. 70 Приказа Минтранса России от 19.12.2013 N 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» // «Российская газета», N 172, 01.08.2014.



случаях договор предоставления локомотивной тяги будет являться договором буксировки – как уже указывалось, оператор подвижного состава вполне может и не иметь собственного локомотива, но при этом осуществлять перевозочную деятельность.

Договор транспортной экспедиции описывался ранее.

Помимо описанных конструкций существует большая группа разнообразных договоров, не связанных напрямую с транспортировкой грузов, но направленных на их осуществление: погрузочно-разгрузочные работы, не связанные с их обязанностью по договору перевозки грузов, работы по техническому обслуживанию транспортных средств, проверке состояния грузов, их массы, количества мест в тех случаях, когда такая проверка не входит в его обязанности (ст. 41 УЖТ), и т.д. Такие услуги, цены на которые не указаны в тарифном руководстве, оплачиваются по соглашению сторон (ст. 10 УЖТ).

Таким образом, указанные договоры и иные схожие с ними конструкции могут быть как непосредственно направлены на осуществление перевозок, так и могут быть лишь связаны с транспортной деятельностью, и носить вспомогательный по отношению к ней характер. Объединение данных обязательств в единую группу правоотношений, осуществляемых субъектами транспортной деятельности, распространение на некоторые них положений законодательства о публичных договорах, защите прав потребителей может свидетельствовать об особом, предпринимательском характере их деятельности.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги написанной работы, следует кратко описать сформулированные в ходе исследования выводы, проследив ход мысли по разделам и главам.

В сфере регулирования железнодорожного транспорта законодатель и иные государственные органы, обладающие полномочиями по нормативно-правовому регулированию в пределах своей компетенции, уделяют достаточное внимание законодательному сопровождению и оформлению возникающих в отрасли отношений. Несмотря на не всегда обоснованные привилегии и чрезмерную свободу действий, предоставляемые законодательством о предпринимательстве на железных дорогах, оно считается стабильным и успешно обслуживает взаимодействие контрагентов уже многие годы.

Основной группой субъектов предпринимательской деятельности на железных дорогах являются перевозчики, что довольно логично. Лидирующее и центральное положение на рынке играет ОАО «РЖД», которое вместе со своими дочерними и подконтрольными компаниями выполняют почти все функции и владеют подавляющим большинством составов, локомотивов и объектов инфраструктуры. В то же время закон позиционирует, что перевозчики могут быть представлены операторами железнодорожного подвижного состава, которые должны обладать вагонами, контейнерами, локомотивами и иными средствами на праве собственности и ином другом праве и организуют перевозки посредством разных договорных конструкций, в том числе и публичных. Также на рынке существуют владельцы инфраструктур (как уже отмечалось, лишь незначительный процент железнодорожных путей в стране не принадлежит РЖД), т.е. рельс, станций, семафоров и прочих ресурсов, используемых для перемещения подвижных составов по железным дорогам, кроме того, они сами могут владеть подвижными составами и являться одновременно и операторами, выступая в договорах как перевозчики и иные оказывающие услуги стороны. Закон

предъявляет к ним и их деятельности ряд требований, которые могут различаться в зависимости от того, действует ли владелец на путях общего или необщего пользования, но в первую очередь – иметь договоренности с иными владельцами об использовании смежных инфраструктур. Оказание услуг на железнодорожном транспорте, конечно, преследует извлечение прибыли, но в силу ограниченного количества железнодорожной инфраструктуры в стране законодатель требует от участников перевозочного процесса обеспечивать равные условия доступа к ней для всех.

Отношения указанных субъектов оформляются рядом договорных конструкций, входящих в категорию т.н. транспортных договоров. Они могут быть как непосредственно направлены на осуществление перевозок, так и могут быть лишь связаны с транспортной деятельностью, и носить вспомогательный по отношению к ней характер. Объединение данных обязательств в единую группу правоотношений, осуществляемых субъектами транспортной деятельности, распространение на некоторые из них положений законодательства о публичных договорах, защите прав потребителей может свидетельствовать об особом, предпринимательском характере их деятельности.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

*Нормативные правовые акты, международные соглашения, акты органов власти:*

- Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. // Российская газета. 1993. No 237.
- «Конвенция о защите прав человека и основных свобод» (Заключена в г. Риме 04.11.1950) // СЗ РФ от 08.01.2001, N 2, ст. 16.
- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 г. // <http://www.mintrans.ru/> (дата обращения: 01.03.2011).
- Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г.// СЗ РФ от 29.08.2011, N 35.
- Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств-участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики от 12 марта 1993 г. // Бюллетень международных договоров. 1993. No 3.
- Решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. No 710 об утверждении Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» // <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 13.03.2019).
- Федеральный закон от 12 января 1996 N 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» // СЗ РФ от 15.01.1996, N 3, ст. 145.
- Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)» от 30.11.1994 N 51-ФЗ // СЗ РФ от 05.12.1994, N 32, ст. 3301.
- Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26 января 1996 N 14-ФЗ // СЗ РФ от 29.01.1996, N 5, ст. 410.
- Федеральный закон от 08 января 1998 N 2-ФЗ «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации» // СЗ РФ от 12.01.1998, N 2, ст. 218.

- Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24 июля 2002 г. N 95-ФЗ // СЗ РФ от 29.06.2002, N 30, ст. 3012.
- Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СЗ РФ от 13.01.2003, N 2, ст. 169.
- Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ 13.01.2003, N 2, ст. 170.
- Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. N 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» // СЗ РФ от 03.03.2003, N 9, ст. 805
- Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» // СЗ РФ от 7.07.2003 г. N 27 (часть I) ст. 2701.
- Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 258-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности» // СЗ РФ от 12.11.2007, N 46, ст. 5554.
- Федеральный закон от 08 ноября 2007 N 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ от 12.11.2007, N 46, ст. 5557.
- Федеральный закон от 17 июля 2009 N 152-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года» // СЗ РФ от 20.07.2009, N 29, ст. 3589.
- Федеральный закон от 31 декабря 2014 N 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 от 05.01.2015, N 1 (часть I), ст. 56.

- Федеральный закон от 5 мая 2014 г. N 99-ФЗ «О внесении изменений в главу 4 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // СЗ РФ от 12.05.2014, N 19, ст. 2304.
- Указ Президента РФ от 8 ноября 1997 г. No 1201 «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ от 10.11.1997, N 45, ст. 5171.
- Указ Президента Российской Федерации от 13 октября 2004 г. N 1314 Вопросы Федеральной службы исполнения наказаний // Российская газета от 19.10.2004, №3607 (0).
- Постановление Правительства РФ от 15 мая 1998 г. No 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта» // СЗ РФ от 18.05.1998, N 20, ст. 2159.
- Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. N 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» // СЗ РФ от 4.06.2001 г., N 23, ст.2366
- Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. N 585 «О создании открытого акционерного общества "Российские железные дороги"» // СЗ РФ от 29.09.2003 г. N 39 ст. 3766.
- Постановление Правительства РФ от 25 ноября 2003 N 710 «Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования» // СЗ РФ от 01.12.2003, N 48, ст. 4680.
- Постановление Правительства РФ от 20 ноября 2003 N 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // СЗ РФ от 24.11.2003, N 47, ст. 4552.

- Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. N 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» // СЗ РФ от 9.08.2004 г. N 32 ст. 3344.
- Постановление Правительства РФ от 18 апреля 2005 N 233 «О Правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего и необщего пользования» // СЗ РФ от 25.04.2005, N 17, ст. 1566.
- Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 N 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» // СЗ РФ от 11.09.2006, N 37, ст. 3890.
- Постановление Правительства РФ от 21 марта 2012 г. № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» // СЗ РФ от 2.04.2012 г. N 14 ст. 1629.
- Постановление Правительства РФ от 25 июля 2013 N 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» // СЗ РФ от 05.08.2013, N 31, ст. 4222.
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 10 августа 2006 г. N 1094-р // СЗ РФ от 21.08.2006 N 34 ст. 3695.
- Приказ Министерства Путей Сообщения РФ от 18 июня 2003 г. N 43 «Об утверждении Правил оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 23 июня 2003 г., Регистрационный N 4817).
- Приказ Министерства Транспорта РФ от 17 августа 2007 года N 124 «Об утверждении Порядка ведения отдельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества "Российские железные дороги"» // Бюллетень нормативных актов ФОИВ, N 47, 19.11.2007 (утратил силу с 1 мая 2011 года на основании приказа Минтранса России от 31 декабря 2010 года N 311).

- Приказ Министерства Транспорта РФ от 25 июля 2012 г. N 263 "Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по установлению сроков действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов и грузобагажа, вызванного обстоятельствами непреодолимой силы, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными не зависящими от перевозчика и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования обстоятельствами, препятствующими осуществлению перевозок, и уведомление об этом перевозчиков и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования"» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 16 октября 2012 г., Регистрационный N 25683).
- Приказа Минтранса России от 19 декабря 2013 N 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» // Российская газета, N 172, 01.08.2014.

*Судебная практика:*

- Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 19 января 2017 г. N 1-П город Санкт-Петербург «по делу о разрешении вопроса о возможности исполнения в соответствии с Конституцией Российской Федерации постановления Европейского Суда по правам человека от 31 июля 2014 года по делу "ОАО "Нефтяная компания "ЮКОС" против России" в связи с запросом Министерства юстиции Российской Федерации» // СЗ РФ от 30.01.2017, N 5, ст. 866.;
- Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 19 апреля 2016 г. N 12-П «по делу о разрешении вопроса о возможности исполнения в соответствии с Конституцией Российской Федерации постановления Европейского Суда по правам человека от 4 июля 2013 года по делу "Анчугов и Гладков против России" в связи с запросом



Министерства юстиции Российской Федерации» // СЗ РФ от 25.04.2016, N 17, ст. 2480.

- Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 15 апреля 1992 N 7 «О действии инструктивных указаний Государственного арбитража СССР и Государственного арбитража Российской Федерации» // «Вестник ВАС РФ», N 1, 1992.
- Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 06 октября 2005 N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"» // «Вестник ВАС РФ», N 1, 2006.
- Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14 марта 2014 N 16 «О свободе договора и ее пределах» // «Вестник ВАС РФ», N 5, май, 2014.
- «Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции» (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017) // Бюллетень Верховного Суда РФ, N 10, октябрь, 2018.

*Корпоративные документы и уставы организаций:*

- Устав ОАО «Российские железные дороги» (утв. постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. N 585)
- Устав СРО Союза операторов железнодорожного транспорта от 20 мая 2009 г.
- Устав акционерного общества «Федеральная грузовая компания», утвержденного протоколом №28 внеочередного общего собрания акционеров АО «ФГК» от 5.09.2017 г.
- Распоряжение ОАО «РЖД» от 3 марта 2008 г. N 445р «Об утверждении типового положения о железнодорожном вокзале-подразделении региональной дирекции железнодорожных вокзалов и внесении изменений в некоторые нормативные документы ОАО "РЖД",

регламентирующие деятельность Дирекции железнодорожных вокзалов».

- «Положение о Дирекции железнодорожных вокзалов - филиале открытого акционерного общества "Российские железные дороги"» (утв. ОАО «РЖД» 28.11.2006 №1410).
- Распоряжение ОАО «РЖД» от 28 ноября 2006 г. N 2345р «Об утверждении Типового положения о региональной дирекции железнодорожных вокзалов - структурном подразделении Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО "РЖД"».
- Телеграмма ОАО «РЖД» от 26 декабря 2008 года N 22430 «О расшифровке понятия "услуги локомотивной тяги"» // РЖД-Партнер-ДОКУМЕНТЫ, N 3, 2009.

*Научные работы, диссертации, монографии, статьи, учебники, учебные пособия, комментарии законодательства:*

- Андреев С.В. «Основное и дочернее общество (на примере ОАО "РЖД" и оператора подвижного железнодорожного состава)» // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2015. – №7. – с. 28 - 31.
- Андреев С.В. «Правовое регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава» // ФГБОУ высшего образования «Российский Государственный Университет Правосудия», диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук, Москва, 2017 г.
- Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услуг в сфере транспорта. М., 2011.
- Бутакова Н.А Место договора мультимодальной перевозки в системе транспортных договоров // Управленческое консультирование. – 2014. – №4 (64).

- «Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации» (5-е издание, переработанное и дополненное) под ред. В.А. Вайпана, 2007 г.
- Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «предпринимательское право») // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом», 2012, N 3.
- Вайпан В. А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. — 2012. — № 6. — С. 18–42.
- Вайпан В. А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. — 2015. — № 6. — С. 34–44.
- Вайпан В.А. Источники предпринимательского права: учебно-методический комплекс (учебное пособие в рамках дисциплины "Предпринимательское право Российской Федерации") / В.А. Вайпан - М.: Юстицинформ, 2017.
- Гавриленко В.И., Ленкина Т.А. Конституционные и органические законы: интерпретация понятий в конституциях Российской Федерации и зарубежных стран // Вестник СГЮА. 2014. №1 (96).
- Габов А.В. «Теория и практика реорганизации (правовой аспект)». М.: Статут, 2014.
- Гаджиев Г.А. Феномен судебного прецедента в России // Судебная практика как источник права. - М.: Юристъ, 2000. - С. 98-106.
- Гречуха В.Н. «Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: монография» // М.: Юстиция, 2016. 244 с.
- Предпринимательское право Российской Федерации: Учебник. 3-е изд., перераб. и доп. / отв. ред. Е.П. Губин, П.Г. Лахно // "НОРМА", "ИНФРА-М", 2017 // СПС «КонсультантПлюс».

- Ерш А.В. Реформирование транспортного законодательства (концепция изменений) // Вестник ВАС РФ. 2007. № 6. С. 77.
- Киселева Д. «К вопросу о реформе железнодорожного транспорта в России» // Транспортное право, 2007, № 1.
- Куделич М.И. «Допуск перевозчиков к выполнению международных воздушных перевозок: проблемы защиты конкуренции» // Закон. 2017. N 2. С. 139 - 148.
- Лаптев Василий Андреевич Понятие «Источник предпринимательского права» // Lex Russica. 2015. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-istochnik-predprinimatelskogo-prava> (дата обращения: 09.05.2019).
- Лебедева К. «Антимонопольные нарушения на рынке пассажирских перевозок» // Конкуренция и право. 2015. N 4. С. 67 - 68.
- Марова О. «Недобросовестная конкуренция на рынке пассажирских перевозок: опыт Хакасии» // Конкуренция и право. 2015. N 6. С. 55 - 58.
- Мишина Н.В. «Правовое обеспечение реформы железнодорожного транспорта на рубеже XX - XXI столетий» // История государства и права, 2008, № 12.
- Моргунова Г.А. «Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования» // Транспортное право. – 2005. – №1.
- Комментарий к ст.2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Бевзюк Е.А.) / Под ред. С.Ю. Морозова (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2011) // СПС «КонсультантПлюс».
- Орданский М.С. «Проблемы гражданской правосубъектности предприятий железнодорожного транспорта на современном этапе» // М., 1985. С. 297.
- Российское гражданское право: Учебник: В 2-х томах. Том II. Обязательственное право / Отв. ред. Е.А. Суханов. — М.: Статут, 2011.

- Сырых В. М. Теория государства и права: Учебник для вузов. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Юстицинформ, 2012.
- Хазиева Е.М. «Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства» // Закон. 2012. N 10.

*Интернет-ресурсы:*

- Официальный сайт Федерального агентства Железнодорожного Транспорта: <http://www.roszeldor.ru>
- Официальный сайт ОАО «РЖД»: <http://www.rzd.ru>
- Официальный сайт Дирекции железнодорожных вокзалов: <http://dzvr.ru>
- Официальный сайт СОЖТ: <http://railsovet.ru>
- Официальный сайт ФГК: <http://ru.railfgk.ru>