

ВОПРОСЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРАВОВОЙ ПРИРОДЫ ЗАЯВКИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОТНОШЕНИЯХ, СКЛАДЫВАЮЩИХСЯ МЕЖДУ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПЕРЕВОЗЧИКОМ

В статье раскрывается тема обоснования правовой природы применения заявки в железнодорожно-инфраструктурном договоре. Выявлены характерные признаки заявки, предложено рассматривать ее как одностороннюю сделку, организационную предпосылку, правопорождающий юридический факт, влекущий возникновение преддоговорного правоотношения между перевозчиком и пользователем услуг железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: *железнодорожно-инфраструктурный договор, договор перевозки, инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования, заявка, односторонняя сделка, организационная предпосылка, правопорождающий юридический факт.*

Подача заявки пользователем услуг перевозчику является главным условием перед заключением договора перевозки. Цель подачи заявки – предоставление перевозчиком услуг по перевозке по железнодорожным путям общего пользования.

Вопрос о правовой природе заявки в литературе представлен с разных позиций. Существовало две точки зрения о сущности заявки при плановых перевозках. Одни авторы природу заявки определяли как плановый акт – «юридико-техническое средство связи сторон, организующее исполнение обязательств, возникающих из плана перевозок и направленных на его выполнение» [1, с. 348–349].

Другие специалисты трактовали заявку как самостоятельное одностороннее требование грузоотправителя, в котором отправитель выражает свою волю получить исполнение по обязательству о подаче ему перевозочных средств и свое намерение выполнить лежащее на нем обязательство предъявить груз к перевозке согласно плану [2, с. 22–23; 3, с. 8; 4, с. 49–59; 5, с. 22–23; 6, с. 13]. В.Т. Смирнов полагает, что заявку нельзя считать сделкой, так как заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов [7, с. 38].

В современной юридической литературе преобладают иные мнения по поводу юридической характеристики заявки. Р.В. Николишин отмечает, что заявка – это предварительный договор, так как в ней согласуются все существенные условия договора перевозки как основного соглашения, и она не является его офертой и акцептом [8, с. 6, 13–14]. Мы считаем, что заявку не следует относить к предварительному договору на предстоящие перевозки грузов, так как форма договора перевозки и форма заявки не совпадают, что противоречит императивному требованию п. 1 ст. 429 ГК РФ (предварительный договор заключается в форме, установленной для основного договора).

А.В. Расулов считает, что после представления грузоотправителем заявки возникает самостоятельное обязательство, структурно обособленное от отношений по договору перевозки груза и имеющее преддоговорный характер по отношению к договору перевозки груза, которое, по мнению этого же автора, следовало бы назвать обязательством по предъявлению груза и подаче транспор-

тного средства [9, с. 57]. Т.Е. Абова отстаивает мнение, что принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки грузов перевозчиком и их использованию грузоотправителем [10, с. 28—29]. В.В. Витрянский полагает, что обязательство по подаче транспортных средств и их использованию всегда возникает из договора, где заявка грузоотправителя является офертой, а ее принятие перевозчиком — акцептом [11, 12]. О.С. Иоффе утверждал, что согласование условий подачи транспортных средств и предоставления грузов (при внеплановой перевозке) свидетельствует о заключении консенсуального договора перевозки [14, с. 561]. Однако такое утверждение противоречит легальному определению договора перевозки как реального договора, данному в п. 1 ст. 785 ГК РФ.

Также сегодня можно встретить в литературе определение функции заявки как «организационной предпосылки» или «завязки процесса транспортировки груза» [9, с. 377—378]. Точка зрения, что заявка и ее принятие оформляют организационный договор на предстоящую перевозку, была высказана еще в трудах, посвященных исследованию правовой природы разового заказа на перевозки грузов автомобильным транспортом [16, с. 153—154; 17, с. 50].

Мы полагаем, что заявку следует считать односторонней сделкой. Главной ее задачей является ускорение грузоперевозочного процесса, чтобы не допускать простоя транспортных средств. Кроме этого, заявку необходимо относить к организационной предпосылке для заключения договора перевозки. Подачу заявки следует считать основанием, порождающим юридическим фактом, влекущим возникновение преддоговорного правоотношения между пользователем услуг и перевозчиком. Лицо, подающее заявку, наделяется соответствующими правами и обязанностями, возникает преддоговорное правоотношение. Кроме того, согласие владельца инфраструктуры на принятие запроса от перевозчика является акцептом перевозчика на представленную грузоотправителем заявку.

Заявка включает положения отдельных условий договора. Ее подача необходима с целью выяснения условий будущего договора, его приемлемости для контрагента. Тем более заключению договора, особенно при значительности его суммы, должно предшествовать направление письменных материалов. Подача этих документов удобна с практической стороны, так как они содержат различную информацию в отношении условий намечаемого договора. Они как бы представляют стадии переговоров о заключении в будущем соответствующего договора. Тем самым подача заявки создает «юридическую оболочку», модель для заключения договора перевозки и отчасти железнодорожно-инфраструктурного договора оказания услуг в сфере транспорта общего пользования. Юридическое значение заявки также состоит в том, что при возникновении спора по поводу толкования условий договора, суд, устанавливая истинную волю сторон, может прибегнуть к исследованию предшествующих договору переговоров, которые имели место в преддоговорный период взаимоотношения сторон.

При подаче заявки у пользователя услуг и перевозчика возникают следующие права и обязанности:

- 1) пользователь услуг точно указывает в заявке, что ему необходима только услуга по перевозке или, кроме перевозки, нужна еще дальнейшая перевалка груза;

2) пользователь услуг при перевозке груза указывает количество вагонов, контейнеров и тонн;

3) пользователь услуг определяет дату подачи вагонов, контейнеров, код, точное наименование и количество груза; отмечает его собственника;

4) перевозчик после частичного или полного одобрения заявки привлекает для ее согласования владельца инфраструктуры, в расположении которого находится станция отправления;

5) перевозчик возвращает с отметкой заявку пользователю услуг после одобрения ее владельцем инфраструктуры.

Следует заметить, что в типовой форме заявки есть некоторые расхождения в отношении понятия «инфраструктура» и «станция». Она их разграничивает, но согласно ст. 2 Устава железнодорожного транспорта РФ железнодорожные станции являются частью технологического комплекса, который и представляет инфраструктуру. Также в заявке содержатся данные о железнодорожных путях необщего пользования, т.е. железнодорожных подъездных путях, которые только примыкают к железнодорожным путям общего пользования. Независимо от видов отправления – вагонная, контейнерная или мелкая отправка, погрузочные работы на станции отправления должны осуществляться на железнодорожных путях необщего пользования, а после того как состав тронулся и пересек границы данной станции (границы устанавливаются специальными железнодорожными знаками), дальнейшее его продвижение осуществляется по железнодорожным путям общего пользования.

Делая вывод, стоит отметить, что заявка является односторонней сделкой, порожающим юридическим фактом, влекущим возникновение преддоговорного правоотношения между перевозчиком и пользователем услуг железнодорожного транспорта. Ее следует признать организационной предпосылкой, направленной на заключение договора перевозки и в какой-то мере железнодорожно-инфраструктурного договора оказания услуг в сфере транспорта общего пользования.

Библиографический список

1. Грибанов В.П. Договоры в социалистическом хозяйстве. М.: Госюриздат, 1957. 480 с.
2. Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожной перевозки. М.: Госюриздат, 1959. 253 с.
3. Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву: Автореф. ... д-ра юрид. наук. Томск, 1969. 50 с.
4. Хаскельберг Б.Л. Понятие обязательства железнодорожной перевозки груза. Вопросы гражданского, трудового и гражданско-процессуального права. Т. 194. Томск: Изд-во ТГУ, 1969. 215 с.
5. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М.: Изд-во АН СССР, 1958. 289 с.
6. Егиазаров В.А. Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1984. 126 с.
7. Смирнов В.Т. Права и обязанности участников договора грузовой перевозки. Л., 1969. 110 с.
8. Николишин Р.В. Гражданско-правовое регулирование отношений в сфере перевозки грузов железнодорожным транспортом: Автореф. ... канд. юрид. наук. М., 2008. 21 с.
9. Расулов А.В. Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2003. 167 с.
10. Комментарий к транспортному уставу железных дорог Российской Федерации / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. М.: Проспект, 1998. 523 с.

11. *Витрянский В.В.* Договор перевозки. М.: Статут, 2001. 285 с.
12. *Витрянский В.В.* Договоры купли-продажи, мены, аренды, безвозмездного пользования, перевозки, транспортной экспедиции. Расчеты. М.: Проспект, 1996. 237 с.
13. *Савичев Г.П.* Гражданское право: Учеб. Гл. 44. Транспортные и экспедиционные обязательства / Отв. ред. Е.А. Суханов. Т. 2. Полутом 2. М.: Изд-во БЕК, 2000. 493 с.
14. *Иоффе О.С.* Обязательственное право. М.: Юрид. лит., 1975. 880 с.
15. Гражданское право: Учеб. / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. 2. М.: Проспект, 1999. 682 с. (Гл. 38. Транспортные обязательства – Д.А. Медведев, В.Т. Смирнов).
16. *Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П.* Комментарий к уставам автомобильного транспорта союзных республик. М.: Юрид. лит., 1978. 394 с.
17. *Хаснутдинов А.И.* Годовой договор на перевозку грузов автотранспортом // Правоведение. 1976. № 1. С. 50.