



УДК 342 (091)

© *О. В. Сазанкова, 2010*

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОПЕРАЦИЙ ПО ХРАНЕНИЮ ГРУЗОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Сазанкова О. В. – ст. преп. кафедры «Общетеоретические правовые дисциплины», тел.: (4212) 38-37-42, e-mail: oksana_sazankova@mail.ru (Дальневосточный филиал ГОУ ВПО «Российская академия правосудия»)

При оказании услуг по хранению грузов на железных дорогах в Российской империи складывались общественные отношения между перевозчиками и товаровладельцами (грузохозяевами), обладающие определённой спецификой, обусловленной особенностями данного вида перевозки. Правовое регулирование таких отношений осуществлялось в рамках специальных правил. Такими правилами устанавливались нормы, отличные от общегражданских законов и учитывающие особенности оказания данного вида услуг железными дорогами.

During rendering services for storage of cargo on railway in the Russian empire the social relations between carriers and cargo owners were formed. These relations had the certain specificity caused by peculiarities of this type of carriage. Legal regulation of such relations was carried out within the framework of special rules. These rules determined norms which are distinct from civil statutes and consider the peculiarities of rendering the given type of services by railway.

Ключевые слова: железные дороги, грузы, хранение, товарные склады, складочные операции, ссуды, судебная практика.

Необходимость в оказании производителям услуг по хранению грузов встала весьма остро в 80-х гг. XIX в. Несмотря на развитие железнодорожной сети, экспорт российского хлеба за границу заметно упал вследствие возросшего соперничества Северо-Американских штатов, которые, имея в своём распоряжении сеть элеваторов, предлагали свой хлеб на европейских рынках сбыта по более низким ценам, в сравнении с ценами на русское зерно. Причина такого положения заключалась, по мнению Министра финансов, не в условиях производства хлеба, а в отсутствии правильной организации сбыта. Для совершенствования сбыта хлеба было принято решение о создании товарных складов [1]. Положение о товарных складах разрешало устройство

таковых земствам, городским, купеческим или биржевым обществам, акционерным компаниям на основании их уставов, товариществам и отдельным лицам (ст. 5 Положения). Для их учреждения требовалось разрешение Министра финансов и уведомление Министра Внутренних дел. Железнодорожные предприятия могли учреждать такие склады только «на основании особых условий, определяемых отдельно для каждого случая с Высочайшего соизволения, испрашиваемого через Комитет Министров» (ст. 6 Положения) [2]. Такой порядок следовало признать вполне логичным в связи с тем, что вся деятельность железных дорог подчинялась строгому контролю и указаниям правительства.

Особенность хлебной торговли вызвала необходимость устройства товарных складов с элеваторами. В 1889 г. было разрешено их открытие на Юго-Западных железных дорогах. В начале 90-х гг. XIX в. сеть элеваторов была построена Рязанско-Уральской железной дорогой, а Харьковско-Николаевской железной дорогой выстроен портовый элеватор в Николаеве [3]. В конце 90-х годов началось строительство зернохранилищ вдоль линии Пенза-Сердобской и Ртищев-Уральской железной дороги [4]. В 1902 г. была закончена постройка элеватора Московско-Виндавской железной дороге в Виндаве [5]. Однако, по мнению Г. А. Жолобовой, новизна и не вполне очевидная доходность таких предприятий влекла за собой низкую активность инвесторов в данной сфере [1].

Правовое регулирование данного рода услуг осуществлялось Правилами о производстве железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной деятельности от 07.08.1899 г. [6] (ст. 1 Высочайше утверждённого 7 июня 1899 г. мнения Государственного Совета составила ст. 13⁴ Общего Устава, ст. 2 Высочайше утв. Мнения Государственного Совета составила п. 1 Приложения к статье 13⁴ Общего Устава названного Правилами о производстве железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций. На основании данных правил было составлено Положение о порядке производства железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций помещённое в Собрании Узаконений) [7]. Согласно п. 1 этих Правил железные дороги могли производить или все означенные операции одновременно или каждую их них в отдельности. При этом Гражданский Кассационный Департамент Правительствующего Сената разъяснял, что рассматриваемые виды предпринимательской деятельности железных дорог не имели непосредственного отношения и связи с транспортной деятельностью по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а поэтому ст. 68 Общего Устава, как и третья глава «О перевозке грузов» не имели никакого применения к этим операциям, которые полностью регулировались специальным законом, составившим ст. 13⁴ Общего Устава и приложением к ней [8].

Рассматриваемой нами разновидностью дополнительной коммерческой деятельности была возможность принимать грузы на хранение. Такое хранение имело отличия от хранения осуществляемого на основании общеграж-



данских законов. Например, не выдавались складочные и закладные обязательства при хранении на срок не свыше пяти месяцев.

Железные дороги, желавшие производить складочные операции, должны были, согласно Положению о порядке производства железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций (составленному на основании ст. 30 Высочайше утверждённого 7 июня 1899 г. мнения Государственного Совета, утверждённого Министром Финансов 10 июня 1900 г.), обратиться в Министерство Финансов и Министерство Путей Сообщения с соответствующим ходатайством, в котором было необходимо указать ряд сведений: 1) станции дороги, на которых предполагалось производить складочные операции; 2) род складских помещений; 3) какие грузы предполагалось принимать на хранение; 4) наименование дополнительных операций, которые будут производиться в складах дороги (перечень таких операций содержался в п. 20 Правил о производстве железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций, включённых в приложение к ст. 13⁴ Общего Устава); 5) какие имеются в наличии складские помещения; 6) размеры сборов за хранение и некоторые другие сведения [7].

Оказание услуг по хранению на основе указанных положений было не единственным видом хранения из производимых железными дорогами. Поэтому раскрытие положений о производстве складочных операций как разновидности предпринимательской деятельности железных дорог, связанной с перевозками, целесообразно на основе системного анализа таковых видов.

Первый вид хранения составлял особый вид деятельности железных дорог, связанной с перевозками, который производился только на основе разрешения, полученного в установленном порядке и регулировался ст. 13⁴ Общего Устава, Правилами о производстве железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций, а также изданным на их основе Положением о порядке производства железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций. Данный вид хранения составлял особый вид предпринимательской деятельности, связанной с перевозками, хранению на основе данных Правил подлежали особо оговорённые в ст. 13⁴ Общего Устава грузы: хлебные грузы, лён, пенька, кудель, хлопок, рис, каменный уголь, каменная соль, шерсть, железо, чугун, сталь не в деле, масло конопляное, рапсовое, горчичное, льняное и подсолнечное [10].

Второй вид хранения составлял общую обязанность всех железных дорог, осуществлялся на основании п. 1 и 2 ст. 45 Общего Устава: «На каждой станции должен быть вывешен составленный управлением дороги план станции с указанием: 1) пакгаузов, амбаров, крытых и открытых платформ и иных постоянных сооружений, назначенных дорогою для хранения и склада грузов; 2) дополнительных складочных площадей, временно для склада и хранения грузов приспособляемых», а также Правил о ввозе на железнодорожные станции грузов, их хранении и принятии к перевозке, а равно о закрытии для ввоза грузов тех станций, на которых места для хранения груза заполнены [9]. К ввозу на железнодорожные станции, с правом пользоваться указан-

ными в ст. 45 Общего Устава складскими помещениями допускались все грузы, которые могли быть перевозимы по железным дорогам с условием, принятия их к перевозке

Третий вид хранения, который, с нашей точки зрения, можно лишь условно назвать таковым, осуществлялся на основании п. 3 ст. 45 и ст. 47 Общего Устава: Железная дорога была обязана, по желанию грузоотправителей, предоставлять во временное пользование для склада грузов свободные станционные земли. Грузы, помещаемые на означенных землях, не считаясь принятыми к перевозке с обождаем в складе, оставались на полном попечении грузохозяев.

Второй критерий отличия перечисленных видов хранения заключался в порядке взимания платы за хранение. Плата за хранение в порядке ст. 13⁴ Общего Устава взималась на основании п. 19 Правил о производстве железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций и составляла строго регламентированную сумму. Плата за хранение грузов, принятых к перевозке с обождаем в складе на основании п. 1 и 2 ст. 45 Общего Устава плата собственно за хранение не взыскивалась, а взыскивался особый целевой сбор в 1/5 копейки с каждого предъявленного к перевозке груза для покрытия издержек, связанных с устройством постоянных складочных помещений. Особого упоминания он заслуживает в связи с тем обстоятельством, что первоначально по ст. 50 Общего Устава издания 1886 г. до принятия закона 14 июля 1891 г. с грузов, принятых без обождания в складе, упомянутый сбор взиманию не подлежал [11]. После изменений внесённых законом от 14 июня 1891 г. в ст. 2 и 45–50 Общего Устава само назначение данного сбора было пересмотрено, и, не называясь уже платой за хранение грузов, сбор в 1/5 коп. приобрёл смысл налога, взыскиваемого с грузоотправителей как в случае принятия грузов с обождаем в склад, так и с грузов, принятых к немедленной отправке, без соображения пользы отправителей в каждом отдельном случае [12]. Таким образом, до изменений законодательства 14 июня 1891 г. данный сбор можно было с известной долей условности называть платой за хранение, но после внесения названных изменений сущность его была пересмотрена в направлении придания ему значения обязательного сбора. Хранение грузов на свободных станционных землях, исходя из смысла ст. 47 Общего Устава, осуществлялось не бесплатно [13]. Однако за пользование площадями свободной земли взималась арендная плата, которую не следовало смешивать с платой за хранение грузов [14].

Следующее отличие рассматриваемых видов хранения заключалось в сроках. Грузы, на основании п. 18 Правил о производстве железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций и ст. 13⁴ Общего Устава, принимались на хранение на срок не свыше шести месяцев, притом без выдачи складочных и закладных свидетельств, упомянутых в статьях 785–811 Устава Торгового. Порядок сдачи грузов на склады и выдачи документов, удостоверяющих принятие грузов во склад регламентировался по-иному. Согласно § 12 Положения о порядке производства железными дорогами ссудной,



складочной и комиссионной операций лицо, имевшее право распоряжения грузом, подавало письменное заявление в установленной форме. В заявлении указывалось: 1) имя, отчество, фамилия или фирма; 2) род и видовое название груза; 3) количество груза; 4) склад, в который груз сдаётся, и указание способа хранения; 5) срок хранения на станции отправления с указанием времени, когда груз должен быть заявлен к отправлению; 6) станция назначения и адресат, или указание, что эти сведения будут обозначены впоследствии особыми уведомлениями при предъявлении копии данного заявления, а также некоторые другие сведения.

По проверке указанного в заявлении рода и количества груза владельцу выдавалась точная копия с его заявления за подписью агента дороги с удостоверением приёма груза на хранение на изложенных в заявлении условиях (§13 Положения о порядке производства железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций). Таким образом, с приемки груза в склад до сдачи его к перевозке все отношения, права и обязанности сторон по хранению груза определялись договорными условиями названного заявления, а после сдачи груза на станцию и составления накладной все отношения определялись нормами Общего Устава. Особо следует отметить, что при принятии груза на хранение, в отличие выдачи ссуды, проверялись только род и количество, но не качество груза [15].

На складе велись особые реестры, в которых указывались все проводимые над сданным товаром операции (перемещение, очистка и др.) с указанием стоимости работ (§13 Положения о порядке производства железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций) [7].

Сроки хранения на основании п. 1 и 2 ст. 45, а также п. 3 ст. 45 и ст. 47 Общего устава определялись очередью отправки: если ввозимые на станцию грузы не могли быть отправлены по железной дороге в день ввоза, то станция независимо от того принимались ли такие грузы к перевозке – грузы, сложенные на станциях в крытых или открытых помещениях (§ 2 Правил о ввозе на железнодорожные станции грузов, их хранении и принятии к перевозке, а равно о закрытии для ввоза грузов тех станций, на которых места для хранения груза заполнены), или были размещены на свободных, непригодных для склада, площадях станционной земли (§ 3 Правил) – была обязана включить эти грузы в соответствующие очереди (§ 4 Правил) [10].

Порядок документального оформления принятия грузов и обозначения очередей, также отличался. На грузы, принятые в складочные помещения (§ 2 Правил), отправителям немедленно выдавались дубликаты накладных, в которых, в подлежащих случаях, прописывались и номера очередей. На грузы, помещённые на свободных площадях (§ 3 Правил), пока они там находились, дубликаты не выдавались, и номера очередей по таким грузам прописывались только в самих накладных. Однако существовало правило, по которому владельцы грузов, сложенных на свободных площадях, по мере освобождения мест в складочных помещениях, предоставлялось право в порядке очередности перемещать эти грузы на освободившиеся места или поручать такое

перемещение за свой счёт, станции. Перемещённые таким образом грузы принимались железной дорогой на её ответственность, и отправителю тогда же выдавался дубликат накладной. Если отправитель не желал воспользоваться этим правом, то принадлежащий ему груз, по наступлении очереди, грузился в вагоны непосредственно со свободной станционной земли, а дубликат накладной выдавался по окончании нагрузки (§ 6 Правил).

Таким образом, если груз был сдан к перевозке с обождаением во складе, то отношения грузоотправителя с железной дорогой целиком регулировались нормами Общего Устава. Сложнее определить природу отношений грузоотправителя с железной дорогой в случаях, когда груз был размещён на свободных площадях станционной земли, нормативные акты не содержат прямого указания на природу данных отношений, содержа лишь фрагментарные нормы. Например, о преимущественном праве перемещения груза в складские помещения, о постановке груза на очередь. В судебной практике мы находим указание, что плата за пользование площадями свободной земли является арендной [14]. По-видимому, правовая природа данных отношений соответствовала отношениям арендатора и арендодателя и регулировалась общими гражданскими законами.

Обязанности железных дорог относительно грузов также отличались в зависимости от вида хранения, на которое был сдан груз.

В отношении принятых в склады грузов на основании ст. 13⁴ Общего Устава, кроме собственно хранения на основании п. 20 упомянутых выше Правил осуществлялось их обязательное страхование за счёт грузохозяев, а также и иные действия: 1) выгрузка, нагрузка, взвешивание товаров поступающих во склад или выпускаемых из него, 2) перевозка товаров в склад или из него, 3) сортировка, очистка, шастанье, прессовка, просушка, укупорка поступающих в склад товаров, 4) сдача товаров как к перевозке по назначению, так и третьим лицам. Данные действия производились по требованию грузохозяина и за особое вознаграждение, а в случае необходимости ограждения груза от порчи данные меры могли быть приняты и самой дорогой без требования о том грузохозяина (п. 21 Правил).

Общий Устав предусматривал единственную общую для хранения на основании ст. 13⁴ и пп. 1 и 2 ст. 45. обязанность железных дорог по предотвращению порчи грузов, находящихся в складских помещениях – это принятие мер к сохранению от подмочки (ст. 46 Общего Устава) [9]. Следует отметить, что эта обязанность была единственной обязанностью, направленной на обеспечение сохранности груза (мы не рассматриваем преступных посягательств, а исследуем те случаи, которые касаются свойств груза) при хранении, производимом на основании п. 1 и 2. ст. 45 Общего Устава, что вызывало критику со стороны исследователей.

По новой редакции ст. 46 Общего Устава, вступившей в действие с 1891 г., данная обязанность имела безусловный характер, т. е. железные дороги всегда и без всяких условий должны были принимать меры к предохранению грузов от подмочки. О праве отказаться от приспособлений охраны в



новой редакции не упоминалось, а потому такой отказ судебная практика признавала недействительным в силу ст. 6 Общего Устава: всякие предварительные, на случай могущего последовать вреда или убытка, сделки или соглашения железных дорог с пассажирами и отправителями или получателями грузов, клонящиеся к изменению ответственности, возлагаемой на железные дороги постановлениями сего Устава или к совершенному освобождению дороги от сей ответственности, признаются недействительными [9]. Прежняя редакция данной статьи устанавливала возможность такого отказа: «Если отправитель не пожелает воспользоваться имеющимися на дороге приспособлениями для сохранения грузов, то дорога освобождается от ответственности за недоставление покрыш и подстил и за сохранность такого груза от подмочки, если только не будет доказано, что отправитель в состоянии воспользоваться предоставленными ему дорогой приспособлениями, по причине их недостаточности или ненадёжности» [16].

Далее при исследовании судебной, практики мы находим расширенный перечень случаев ответственности: «Дорога и при отсутствии подмочки может отвечать, например за порчу груза от мороза в следствие того, что он был сложен на открытую каменную рампу без прикрытия [17] или вследствие того, что он был сложен в не отапливаемый пакгауз, что повлекло за собой промерзание груза» [18], «по тем же основаниям дороги могут отвечать и за порчу груза от жары вследствие того, что он, не считаясь с его свойствами, был сложен на открытой платформе» [19].

По отношению к грузам, находящимся на свободных станционных землях, которые не считались принятыми к перевозке и оставались на полном попечении грузохозов, железные дороги никаких обязанностей не несли. Существовало только преимущество этих грузов в занятии освободившихся мест в назначенных для склада грузов постоянных сооружениях или на временно приспособленных дополнительных складочных площадях, если грузохоза того желали (ст. 47 Общего Устава).

Под грузы, находящиеся на хранении, на основании ст. 13⁴ могли быть выдаваемы ссуды, на основании и в порядке вышеизложенных правил о производстве ссудных операций. При этом все платежи, кроме процентов по ссуде, удерживались из суммы, определённой к выдаче в ссуду. Хранение товаров осуществлялось либо в общих, либо в особых складских помещениях. В последнем случае об этом отправитель или лицо, имевшее право распоряжения грузом, должны были заявить требование, которое оплачивалось специальным сбором. Требование об особом хранении обязательно соблюдалось дорогой во всех случаях, кроме ситуации, когда дорога сделала извещение о переполнении отведенных для хранения помещений. По прибытии на станцию назначения, если особые помещения были заняты, груз размещался в общих станционных складах [8].

Таким образом, можно сделать вывод, что правовое регулирование услуг по хранению грузов железными дорогами было вполне успешным. Установление трёх разновидностей хранения способствовало наилучшему обеспечению



нию интересов пользователей услугами железнодорожного транспорта и, в конечном счёте, способствовало развитию российской торговли, повышению конкурентоспособности товаров отечественных производителей.

Библиографические ссылки

1. *Жолобова Г. А.* Правовое регулирование торгово-промышленных отношений в пореформенной России 1881–1913 годов. М., 2007.
2. *Положение* о товарных складах / Полное Собрание Законодательства. III. Т. VIII. № 5099.
3. *Министерство* Финансов 1802–1902. Ч. II. СПб., 1902.
4. *Полное* Собрание Законодательства. III. Т. XXII. № 21619.
5. *Полное* Собрание Законодательства. III. Т. XXII. № 21386.
6. *Правила* о производстве железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций. Собрание Узаконений и Распоряжений Правительства. 30 мая 1905. № 575.
7. *Положение* о порядке производства железными дорогами ссудной, складочной и комиссионной операций/ Собрание Узаконений. 1900. № 133. Ст. 2824., 1901. № 50. Ст. 985., 1906. № 2. Ст. 4., 1907. № 175. Ст. 1031., 1908. № 103. Ст. 1668., 1909. № 47. Ст. 405.
8. *Общий* Устав Российских Железных Дорог / К. П. Змирлов. 1909.
9. *Общий* Устав Российских железных дорог по разъяснениям Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената и его отделений / сост. И. М. Рабинович, Присяжный Поверенный. СПб., 1914.
10. *Собрание* Узаконений. 1896. № 120.; 1908. № 34.
11. *Решение* Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената по Делу Росс. О-ва Тр. Кл. 1885. № 18.
12. *Решение* Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената. 1894. № 60.; 1895. № 18.
13. *Решение* Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената по отделениям от 4 февраля 1902 г. № 4331-1899 г.
14. *Решение* Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената по отделениям от 2 ноября 1888. по делу Любарского № 3928-88 г.
15. *Решение* Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената по отделениям от 11 февраля 1913. по делу Гальперна № 351-12 г.
16. *Общий* Устав Российских Железных Дорог с изложением бывших при рассмотрении онаго в Государственном Совете суждений. Типография министерства путей сообщения. СПб., 1886.
17. *Решение* Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената по отделениям от 11 декабря 1904 г. по д. Самнура № 1887-04 г.
18. *Решение* Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената по отделениям о 1908 г. по д. Лонцмана № 82-08 г.
19. *Решение* Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената по отделениям от 5 мая 1904 г. по д. Балевица № 9583-03 г., 3 декабря 1912 г. по д. Бирнбаума № 10106-11 г.