

ДОГОВОРНОЕ ПРАВО

Книга четвертая

ДОГОВОРЫ О ПЕРЕВОЗКЕ, БУКСИРОВКЕ, ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ И ИНЫХ УСЛУГАХ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

М.И. БРАГИНСКИЙ, В.В. ВИТРЯНСКИЙ

2003

Светлой памяти нашего коллеги и соратника
по рабочей группе, подготовившей проект
нового Гражданского кодекса России,
ВИКТОРА АБРАМОВИЧА ДОЗОРЦЕВА
посвящаем эту книгу

Авторы:

Брагинский Михаил Исаакович - доктор юридических наук, профессор (глава X);

Витрянский Василий Владимирович - доктор юридических наук, профессор (Введение, главы I - IX, XI - XXI).

Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: "Статут", 2003.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ. 5

СПИСОК ОСНОВНЫХ СОКРАЩЕНИЙ. 6

ВВЕДЕНИЕ. 6

ПЕРЕВОЗКА. 9

Глава I. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ. 9

ПО ДОРЕВОЛЮЦИОННОМУ РОССИЙСКОМУ ГРАЖДАНСКОМУ ПРАВУ. 9

1. Понятие и виды договора перевозки. 9

2. Договор перевозки пассажиров и багажа. 14

3. Договор перевозки грузов. 18

Заключение договора. 18

Содержание договора. 21

Права перевозчика. 29

4. Перевозка грузов в прямом сообщении. 31

5. Порядок и сроки предъявления претензий и исков к перевозчику. 32

Глава II. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ПО СОВЕТСКОМУ ГРАЖДАНСКОМУ ПРАВУ. 34

1. Развитие договора перевозки в СССР. 34

2. Понятие и виды договора перевозки. 36

Виды договора перевозки. 38

3. План и договор перевозки. 46

Планирование перевозок грузов. 46

Соотношение плана и договора перевозки. 48

4. Субъекты обязательств по перевозке грузов. 50

5. Оформление договора перевозки. 52

6. Обязательства по подаче транспортных средств. 57

7. Обязательства по предъявлению и приему грузов. 63

к перевозке. 63

8. Ответственность за неисполнение обязательств. 68

по подаче перевозочных средств и предъявлению грузов. 68

Ответственность за невыполнение плана перевозок. 68

Последствия сверхпланового простоя. 73

<u>перевозочных средств.</u>	73
<u>9. Обязательства, вытекающие из договора.</u>	75
<u>перевозки конкретного груза.</u>	75
<u>Обязанности по внесению провозной платы..</u>	75
<u>Обязанности по доставке груза получателю..</u>	77
<u>Ответственность за нарушение сроков доставки грузов.</u>	78
<u>Обязанности по выдаче груза получателю..</u>	81
<u>Ответственность за несохранность грузов.</u>	85
<u>10. Претензии и иски, вытекающие из перевозки грузов.</u>	91
<u>11. Договор перевозки пассажиров и багажа.</u>	93
<u>Понятие и виды договора перевозки пассажиров и багажа.</u>	93
<u>Обязанности перевозчика.</u>	95
<u>Обязанность пассажира.</u>	97
<u>Особые случаи изменения и прекращения договора.</u>	98
<u>12. Договор буксировки.</u>	99
<u>Понятие и виды договора буксировки.</u>	99
<u>Форма договора буксировки.</u>	103
<u>Обязанности сторон.</u>	103
<u>Глава III. ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ..</u>	105
<u>И ТРАНСПОРТНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО..</u>	105
<u>1. Гражданский кодекс РФ о договоре перевозки.</u>	105
<u>2. Система законодательства, регулирующего,</u>	111
<u>договор перевозки.</u>	111
<u>Глава IV. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ..</u>	114
<u>1. Понятие и виды договора перевозки.</u>	114
<u>Система договоров перевозки.</u>	114
<u>Виды договоров перевозки.</u>	119
<u>2. Участники договорных отношений,</u>	121
<u>связанных с перевозками.</u>	121
<u>Перевозчик и иные транспортные организации.</u>	122
<u>Грузоотправители и грузополучатели.</u>	128
<u>Правовое положение иных транспортных организаций,</u>	133

участвующих в процессе перевозки. 133

Глава V. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА.. 136

1. Понятие и виды договора перевозки пассажира. 136

2. Заключение и прекращение договора перевозки пассажира. 137

Отказ пассажира от договора перевозки. 139

3. Содержание договора перевозки пассажира. 140

Основные обязанности перевозчика. 140

Обязательство по доставке багажа. 144

Обязанности пассажира. 146

4. Ответственность по договору перевозки пассажира. 146

Общие положения. 146

Ответственность за отдельные нарушения договора перевозки пассажиров. 149

Несохранность багажа. 151

Причинение вреда жизни и здоровью пассажира. 152

Глава VI. ДОГОВОРЫ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.. 153

1. Понятие и сфера применения. 153

2. Договоры об эксплуатации подъездных путей и подаче и уборке вагонов. 156

Железнодорожные подъездные пути. 156

Заключение договоров. 157

Содержание договора. 161

Реформа железнодорожного транспорта и правовое регулирование подъездных путей. 163

Глава VII. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПОДАЧЕ. 166

ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПРЕДЪЯВЛЕНИЮ ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ. 166

1. Понятие и основания возникновения обязательств. 166

2. Исполнение обязательств. 169

3. Ответственность за нарушение обязательств. 175

Глава VIII. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ КОНКРЕТНОГО ГРУЗА.. 179

1. Понятие и сфера применения. 179

2. Заключение договора. 181

Договор фрахтования (чартер) 185

3. Содержание договора и исполнение обязательств. 185

Доставка груза в пункт назначения. 185

<u>Соблюдение сроков доставки.</u>	187
<u>Обеспечение сохранности груза.</u>	188
<u>Выдача груза получателю..</u>	190
<u>Плата за перевозку груза.</u>	199
<u>Прекращение договора перевозки груза.</u>	203
<u>4. Ответственность по договору перевозки груза.</u>	205
<u>Общие положения.</u>	205
<u>Ответственность за просрочку доставки груза.</u>	207
<u>Ответственность за несохранность груза.</u>	209
<u>Ответственность грузоотправителей и грузополучателей.</u>	215
<u>5. Претензии и иски по договору перевозки груза.</u>	216
<u>Общие положения.</u>	216
<u>Порядок предъявления претензий.</u>	217
<u>Сроки предъявления и рассмотрения претензий.</u>	220
<u>Предъявление исков к перевозчику.</u>	221
<u>Глава IX. ДОГОВОРЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ..</u>	223
<u>В ПРЯМОМ СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ..</u>	223
<u>1. Понятие и сфера применения.</u>	223
<u>2. Договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении.</u>	226
<u>Срок доставки груза.</u>	226
<u>Обеспечение сохранности перевозимого груза.</u>	227
<u>Расчеты за перевозку.</u>	229
<u>3. Соглашения между транспортными организациями.</u>	230
<u>Правовое регулирование.</u>	230
<u>Узловые соглашения.</u>	232
<u>Исполнение обязательств по узловым соглашениям..</u>	233
<u>Ответственность за нарушение узловых соглашений.</u>	236
<u>4. Договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов.</u>	236
<u>БУКСИРОВКА..</u>	238
<u>Глава X. ДОГОВОР БУКСИРОВКИ..</u>	238
<u>1. Перевозка - договор перевозки; буксировка - договор буксировки.</u>	238
<u>2. История обособления договора буксировки.</u>	240

[3. Договор буксировки в действующих транспортных кодексах.](#) 243

[4. Квалификация договора буксировки.](#) 245

[5. Договор буксировки и смежные договоры..](#) 247

[6. Стороны в договоре.](#) 253

[7. Форма договора буксировки и порядок его заключения.](#) 254

[8. Права и обязанности сторон.](#) 257

[9. Ответственность за нарушение договора буксировки.](#) 261

[ТРАНСПОРТНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ..](#) 265

[Глава XI. ДОГОВОР ЭКСПЕДИЦИИ..](#) 265

[\(ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ\)](#) 265

[ПО РОССИЙСКОМУ ДОРЕВОЛЮЦИОННОМУ И СОВЕТСКОМУ..](#) 265

[ГРАЖДАНСКОМУ ПРАВУ..](#) 265

[1. Понятие и сфера применения.](#) 265

[2. Правовое регулирование транспортно-экспедиционного обслуживания.](#) 271

[3. Договор на централизованную перевозку грузов.](#) 273

[со станций железных дорог, портов \(пристаней\), аэропортов.](#) 273

[4. Договор транспортной экспедиции.](#) 278

[по Основам гражданского законодательства 1991 г.](#) 278

[Глава XII. ДОГОВОР ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ..](#) 283

[1. Понятие и признаки договора.](#) 283

[2. Соотношение договора транспортной экспедиции.](#) 290

[и иных договоров о возмездном оказании услуг.](#) 290

[Транспортная экспедиция и поручение.](#) 291

[Транспортная экспедиция и комиссия.](#) 292

[Транспортная экспедиция и агентирование.](#) 295

[Транспортная экспедиция и хранение.](#) 296

[Транспортная экспедиция и перевозка.](#) 298

[3. Субъекты договора транспортной экспедиции.](#) 300

[4. Порядок заключения договора транспортной экспедиции.](#) 304

[5. Предмет договора транспортной экспедиции.](#) 306

[6. Виды договора транспортной экспедиции.](#) 309

[Договор о транспортно-экспедиционном обеспечении.](#) 309

<u>доставки груза получателю..</u>	309
<u>Договор о транспортно-экспедиционном обеспечении,</u>	310
<u>завоза (вывоза) грузов на станции железных дорог,</u>	310
<u>в порты (на пристани) и аэропорты..</u>	310
<u>Договор об отдельных транспортно-экспедиционных,</u>	311
<u>операциях и услугах.</u>	311
<u>Договоры об организации,</u>	311
<u>транспортно-экспедиционного обслуживания.</u>	311
<u>Обязательства перевозчика.</u>	312
<u>по транспортно-экспедиционному обслуживанию..</u>	312
<u>7. Содержание и исполнение.</u>	313
<u>договора транспортной экспедиции.</u>	313
<u>8. Ответственность за нарушение договора транспортной экспедиции.</u>	316
<u>9. Прекращение договора транспортной экспедиции.</u>	321
<u>10. Пути совершенствования законодательства.</u>	322
<u>о транспортно-экспедиционной деятельности.</u>	322
<u>ИНЫЕ УСЛУГИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА..</u>	324
<u>Глава XIII. ДОГОВОРЫ ОБ ИНЫХ УСЛУГАХ..</u>	324
<u>В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: ПОНЯТИЕ И ВИДЫ...</u>	324
<u>Глава XIV. ДОГОВОР ОБ ОКАЗАНИИ ЛОЦМАНСКИХ УСЛУГ.</u>	326
<u>1. Понятие договора и его правовое регулирование.</u>	326
<u>2. Субъекты договора.</u>	327
<u>3. Порядок заключения и форма договора.</u>	329
<u>4. Содержание и исполнение договора.</u>	331
<u>5. Ответственность за нарушение договора.</u>	334
<u>Глава XV. ДОГОВОР МОРСКОГО АГЕНТИРОВАНИЯ..</u>	335
<u>1. Договор морского агентирования и агентский договор.</u>	335
<u>2. Субъекты договора и порядок его заключения.</u>	337
<u>3. Содержание и исполнение договора.</u>	338
<u>4. Прекращение договора.</u>	342
<u>Глава XVI. ДОГОВОР МОРСКОГО ПОСРЕДНИЧЕСТВА..</u>	342
<u>1. Понятие договора.</u>	342

[2. Субъекты договора и порядок его заключения.](#) 344

[3. Содержание и исполнение договора.](#) 346

[4. Прекращение договора.](#) 348

[Глава XVII. ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ..](#) 348

[1. Понятие договора.](#) 348

[2. Субъекты договора.](#) 353

[3. Порядок заключения и форма договора.](#) 356

[4. Содержание и исполнение договора.](#) 359

[5. Прекращение договора.](#) 363

[Глава XVIII. ДОГОВОР О СПАСАНИИ..](#) 363

[1. Понятие и сфера применения.](#) 363

[2. Субъекты договора.](#) 365

[3. Заключение и изменение договора.](#) 367

[4. Содержание и исполнение обязательств.](#) 369

[Глава XIX. ДОГОВОРЫ...](#) 372

[О ТРАНСПОРТНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ..](#) 372

[ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА..](#) 372

[1. История развития транспортного обслуживания.](#) 372

[организациями промышленного железнодорожного транспорта.](#) 372

[2. Понятие и признаки договора о транспортном обслуживании.](#) 375

[3. Субъекты и предмет договора.](#) 376

[4. Порядок заключения и форма договора.](#) 377

[5. Содержание и порядок исполнения договора.](#) 378

[6. Ответственность за нарушение договора.](#) 380

[Глава XX. ДОГОВОР НА ВЫПОЛНЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ.](#) 381

[Глава XXI. ДОГОВОР ОБ АЭРОНАВИГАЦИОННОМ ОБСЛУЖИВАНИИ..](#) 383

[1. Понятие аэронавигационного обслуживания.](#) 383

[2. Субъекты правоотношений по аэронавигационному обслуживанию..](#) 384

[3. Структура договорных связей по аэронавигационному обслуживанию..](#) 387

[4. Содержание и порядок исполнения обязательств.](#) 389

[ССЫЛКИ НА ПРАВОВЫЕ АКТЫ...](#) 393

[\(Перечень ссылок подготовлен специалистами.](#) 393

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данная книга является одним из этапов проводимого нами исследования договорного права, которое ранее нашло отражение в изданных трех книгах, посвященных общим положениям договорного права, а также отдельным типам договорных обязательств, относимых к таким категориям гражданско-правовых договоров, как договоры о передаче имущества и договоры о выполнении работ и оказании услуг <*>.

<*> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения: Изд. 2-е, испр. М., 1999. 848 с.; Они же. Договорное право. Книга вторая: Договоры о передаче имущества. М., 2000. 800 с.; Они же. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М., 2002. 1038 с.

-

КонсультантПлюс: примечание.

Монография М.И. Брагинского, В.В. Витрянского "Договорное право. Общие положения" (Книга 1) включена в информационный банк согласно публикации - М.: Издательство "Статут", 2001 (издание 3-е, стереотипное).

-

КонсультантПлюс: примечание.

Монография М.И. Брагинского, В.В. Витрянского "Договорное право. Договоры о передаче имущества" (Книга 2) включена в информационный банк согласно публикации - М.: Издательство "Статут", 2002 (издание 4-е, стереотипное).

-

Настоящая книга представляет собой обобщенный результат исследования одной из групп гражданско-правовых договоров, объединяемых тем обстоятельством, что все они по своей направленности могут быть отнесены к договорам об оказании возмездных услуг в сфере транспорта. Прежде всего предметом исследования является система договоров перевозки пассажиров, грузов и багажа. При этом мы не стали делить договоры перевозки по видам транспорта, как это зачастую делается в нашей юридической литературе, уделив особое внимание анализу основных элементов обязательств, вытекающих из договоров перевозки, и обращая, естественно, внимание на специфику правового регулирования применительно к отдельным видам транспорта.

К сожалению, в период подготовки данной книги ушел из жизни Виктор Абрамович Дозорцев, выдающийся российский цивилист, внесший весомый вклад в становление и развитие гражданского законодательства новой России. Его светлой памяти и посвящаем эту книгу.

СПИСОК ОСНОВНЫХ СОКРАЩЕНИЙ

ВК - Воздушный кодекс Российской Федерации

ВК СССР - Воздушный кодекс СССР

ГК - Гражданский кодекс Российской Федерации

ГК 1964 г. - Гражданский кодекс РСФСР 1964 г.

КВВТ - Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации

КТМ - Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации

КТМ СССР - Кодекс торгового мореплавания СССР

МПС России - Министерство путей сообщения Российской Федерации

Основы гражданского законодательства 1961 г. - Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г.

Проект ГУ - проект Гражданского Уложения (1913 г.)

СЗ РФ - Собрание законодательства Российской Федерации

СЗ СССР - Собрание законов СССР

СНГ - Содружество Независимых Государств

СП РСФСР - Собрание постановлений Правительства РСФСР

СП СССР - Собрание постановлений Правительства СССР

ТУЖД - Транспортный устав железных дорог Российской Федерации

УАТ - Устав автомобильного транспорта РСФСР

УВВТ - Устав внутреннего водного транспорта СССР

УЖД - Устав железных дорог СССР

УЖТ РФ - Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации

ВВЕДЕНИЕ

В отечественной гражданско-правовой доктрине укоренилось понятие "транспортные договоры", под которыми на самом деле понимаются гражданско-правовые договоры, применяемые в сфере транспортной деятельности (как правило, с участием транспортных организаций). Этим

понятием охватываются различные типы договорных обязательств: перевозка, транспортная экспедиция, буксировка, аренда (фрахтование на время) транспортных средств, строительного подряда (строительство железнодорожных подъездных путей) и т.п. Ядром, центральным звеном системы всех так называемых транспортных договоров принято считать договор перевозки, под которым традиционно понимается договор перевозки конкретного груза, сконструированный по модели реального договора, т.е. такой договор, по которому 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.

Что касается остальных так называемых транспортных договоров, то им обычно отводится вспомогательная роль, а их значение видится в обеспечении и обслуживании центрального договора перевозки груза, пассажира или багажа.

Такой подход страдает рядом недостатков. Во-первых, традиционно понимаемая категория транспортных договоров, включающая в себя различные типы договорных обязательств, не вписывается в систему гражданско-правовых договоров, а единственный объединяющий их признак - участие в указанных договорах транспортных организаций, - никак не может служить критерием для выделения соответствующей классификационной группы договоров.

Во-вторых, учение о системе транспортных договоров, где центральное, господствующее место занимают договоры перевозки пассажира или конкретной партии грузов, т.е. договоры, опосредующие отношения по непосредственной их доставке из пункта отправления в пункт назначения, а все остальные договорные обязательства по отношению к этим договорам играют вспомогательную, подчиненную роль, основано лишь на обыденных представлениях о смысле деятельности транспорта (доставка пассажиров и грузов) и не имеет ничего общего с юридическим соотношением различных договоров, применяемых в сфере транспортной деятельности, в том числе опосредующих перевозки пассажиров и грузов. Например, в случаях, когда перевозка конкретной партии грузов осуществляется в рамках заключенного между грузоотправителем и перевозчиком договора об организации перевозок, по которому перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель - предъявлять грузы в обусловленном объеме, договор перевозки указанной конкретной партии грузов уже не является центральным для взаимоотношений сторон, а скорее выглядит как рядовые действия сторон по исполнению обязательств, вытекающих из договора об организации перевозок.

Аналогичным образом выглядит операция по доставке груза из пункта отправления в пункт назначения, осуществляемая во исполнение договора транспортной экспедиции, по которому экспедитор принял на себя обязательство организовать перевозку груза по маршруту, согласованному сторонами.

В-третьих, взгляд на договор перевозки пассажира, договор перевозки конкретного груза как на основное, центральное звено некой системы транспортных договоров, значение которых сводится к обслуживанию названных договоров, зачастую затрудняет юридическую квалификацию разнообразных правоотношений, опосредующих перевозочный процесс.

Так, согласно нашей гражданско-правовой доктрине из сферы договорного регулирования исключаются правоотношения, складывающиеся между грузоотправителем и перевозчиком по поводу подачи транспортных средств под погрузку и предъявления груза к перевозке. Отношения сторон по подаче и согласованию заявки на перевозку грузов, которые являются источником обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, в юридической

литературе нередко именуют плановыми основаниями, организационными предпосылками заключения договора перевозки (того самого, центрального) и даже "завязкой грузоперевозочного процесса". Это происходит именно потому, что для многих наших авторов собственно перевозка груза (в правовом смысле) начинается только с заключения договора перевозки, который, будучи реальным договором, не охватывает действия сторон по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке.

На самом деле источником указанных обязанностей перевозчика и грузоотправителя является их соглашение, заключаемое путем подачи заявки на перевозку грузов и ее принятия перевозчиком, которое не может быть не чем иным, как договором, имеющим не меньшее значение, чем собственно договор перевозки конкретного груза.

Характерной чертой данного исследования является то, что договоры о перевозке, транспортной экспедиции, буксировке и об иных услугах в сфере транспорта рассматриваются в контексте общей системы гражданско-правовых договоров. В этом смысле все указанные договоры относятся к категории гражданско-правовых договоров об оказании услуг и могут быть квалифицированы с точки зрения характеристики и оценки всякого гражданско-правового договора.

Анализируя нормы о договоре перевозки, содержащиеся в гл. 40 ГК, мы приходим к выводу, что само понятие "договор перевозки" носит абстрактный характер и проявляет себя в целом ряде договоров, призванных регулировать различные отношения, связанные с перевозками грузов, пассажиров и багажа. Таким образом, речь должна идти о системе договоров, опосредующих перевозки грузов, пассажиров и багажа, в которую наряду с договором перевозки конкретного груза входят и другие договоры: договор перевозки пассажира; договор фрахтования (чартер); соглашения между транспортными организациями об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа; договор об организации перевозки грузов; договоры между транспортными организациями об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.).

Все названные договоры имеют прямое отношение к перевозкам грузов, поскольку все они призваны регулировать правоотношения, складывающиеся между участниками перевозочного процесса: грузоотправителем, перевозчиком, иными транспортными организациями, грузополучателем. Указанные правоотношения по своей правовой природе являются гражданско-правовыми (обязательственными), вытекающими из соответствующих договоров.

В условиях действия Гражданского кодекса Российской Федерации, транспортных уставов и кодексов, которые в равной степени регулируют различные договоры, опосредующие отношения по перевозкам грузов, неверно говорить о реальном договоре перевозки конкретного груза как о некоем центральном (основном) договоре, к которому примыкают различные договоры и иные правовые формы, призванные обслуживать указанный договор. Напротив, все названные договоры могут рассматриваться в качестве отдельных видов гипотетического договора перевозки (в реальной жизни такой договор существует лишь в качестве отдельных его видов).

Все договоры, составляющие отдельные виды договора перевозки, могут быть подвергнуты гражданско-правовой классификации по различным критериям. Если использовать такой критерий, как момент, с которого договор перевозки считается заключенным, мы получим две классификационные группы договоров перевозки, соответственно: реальный договор перевозки конкретного груза и все остальные виды договора перевозки, которые носят консенсуальный характер.

При использовании в качестве критерия особенностей предмета договора можно выделить: договор перевозки пассажира (его предмет - доставка пассажира и его багажа в пункт назначения); договоры перевозки грузов, включая как реальный договор перевозки конкретного груза, так и консенсуальный договор об организации перевозок (предмет указанных договоров - перевозка или организация перевозок грузов); договор фрахтования (чартер) (предмет - предоставление всей или части вместимости транспортного средства).

В зависимости от субъектного состава отношений, связанных с перевозкой, можно говорить о таких видах договора перевозки, как договор перевозки пассажира, участником которого является пассажир; договор перевозки грузов (как реальный, так и консенсуальный), который заключается перевозчиком с грузоотправителем; договор о порядке организации работы по обеспечению перевозок, заключаемый между транспортными организациями.

Каждый из видов договора перевозки, регулируемых ГК, транспортными уставами и кодексами, - договор перевозки пассажиров; договор перевозки конкретного груза; договор фрахтования (чартер); договор об организации перевозок (включая договоры об эксплуатации железнодорожных подъездных путей и о подаче и уборке вагонов); соглашение транспортных организаций о порядке организации перевозок в прямом смешанном сообщении; договоры между транспортными организациями различных видов транспорта об организации работы по обеспечению перевозок грузов, - занимает свое место в системе правового регулирования правоотношений, связанных с перевозками грузов, пассажиров и багажа. И каждому из них в настоящей книге уделено достойное внимание.

Что касается договоров об оказании иных услуг (не перевозки) в сфере транспортной деятельности, то их выбор в качестве предмета исследования предопределялся правовым значением соответствующих договоров и степенью распространенности в практической деятельности транспортных организаций.

Особое внимание уделено договору транспортной экспедиции. В действующем ГК указанному договору посвящена отдельная глава - гл. 41 "Транспортная экспедиция" (ст. 801 - 806). Основным признаком договора транспортной экспедиции, выделяющим его из числа всех остальных договоров, относящихся к категории договоров о возмездном оказании услуг, является особенность его предмета, состоящая в том, что все услуги, оказываемые клиенту экспедитором, подчинены единой цели - обеспечению перевозки груза.

Другим важным признаком договора транспортной экспедиции является наличие на стороне экспедитора обязанности совершать как юридические, так и фактические действия, как от своего имени, так и от имени клиента.

Интересная особенность правового регулирования договора транспортной экспедиции заключается в том, что законодатель, определяя понятие договора транспортной экспедиции и содержание вытекающих из него обязательств, предусмотрел лишь примерный перечень услуг, предоставление которых экспедитором может быть предусмотрено договором. Единственное императивное требование, предъявляемое к этим услугам, состоит в том, что они должны быть связаны с перевозкой груза. Данное обстоятельство предопределило чрезвычайно широкую сферу применения договора транспортной экспедиции, поскольку позволяет квалифицировать в качестве указанного договора всякое соглашение, заключенное грузоотправителем или грузополучателем с экспедиторской организацией, содержащее любой набор операций и услуг, связанных с перевозкой груза.

Наиболее интересной формой транспортной экспедиции следует признать договор транспортной экспедиции, которым предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом (п. 1 ст. 801 ГК). В этом виде договора транспортной экспедиции воплотилась мечта российских правоведов советского периода, ратовавших за полное транспортно-экспедиционное обслуживание клиентов, обеспечивающее абсолютное освобождение последних от несвойственных им забот по доставке грузов получателям (доставка "от двери до двери").

Помимо известных, нашедших отражение в юридической литературе (в той или иной степени), договоров перевозки, транспортной экспедиции, буксировки в сфере транспортных отношений находит применение большое число иных договоров о возмездном оказании услуг, так или иначе связанных с транспортным процессом, которые не преследуют специальной цели обеспечения перевозки конкретного пассажира или конкретной партии груза.

Особенно широкое применение находят такие договоры в сфере морского права, многие из них урегулированы нормами, содержащимися в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ). В частности, детальному регулированию подверглись договорные обязательства, связанные с лоцманской проводкой судов (ст. 85 - 106 КТМ); договор морского агентирования и договор морского посредничества (ст. 232 - 245 КТМ); договор морского страхования, объектом которого может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием (ст. 246 - 283 КТМ). К числу договоров об оказании транспортных услуг может быть отнесен также договор о спасании судов и другого имущества, предметом которого является осуществление спасательных операций, т.е. действий или деятельности, предпринимаемых для оказания помощи судну или другому имуществу, находящимся в опасности в любых судоходных или иных водах (ст. 337 - 353 КТМ). Всем указанным договорам в настоящей книге уделено должное внимание.

В сфере деятельности железнодорожного транспорта особый интерес вызывает договор о транспортном обслуживании промышленным железнодорожным транспортом, имеющий большое практическое значение. Появившийся в советский период, данный договор немного "потерялся" в условиях рыночных отношений и сегодня нуждается в современной правовой квалификации.

В настоящее время организации промышленного железнодорожного транспорта (ОПЖТ - коммерческие организации, действующие в различных организационно-правовых формах), являясь владельцами железнодорожных подъездных путей, примыкающих к общей сети железных дорог, могут оформлять свои отношения с железной дорогой путем заключения договора об эксплуатации подъездного пути с условием о его обслуживании локомотивом ветвевладельца. Взаимоотношения ОПЖТ и обслуживаемых ими грузоотправителей, грузополучателей (контрагентов) формально могут регулироваться договором, заключаемым между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом, который в пределах этого железнодорожного пути имеет свои склады либо примыкающие к указанному железнодорожному пути свои подъездные пути (ст. 60 УЖТ РФ). Однако на практике между ОПЖТ и грузоотправителями (грузополучателями) заключаются договоры о транспортном обслуживании организациями промышленного железнодорожного транспорта, которые по своему содержанию выходят за рамки договора, заключаемого между владельцем железнодорожного пути и его контрагентом.

В настоящей книге договор о транспортном обслуживании ОПЖТ рассматривается в качестве одного из видов договора транспортной экспедиции (гл. 41 ГК), отличительным признаком которого может быть признано то обстоятельство, что указанный договор призван регулировать процесс оказания грузоотправителям и грузополучателям соответствующих услуг, связанных с перевозкой

грузов, лишь в сфере железнодорожного транспорта.

На воздушном транспорте особое значение имеет договор об аэронавигационном обслуживании. Здесь отмечается весьма специфическое правовое положение государственных унитарных предприятий, занимающихся непосредственным оказанием услуг в области аэронавигационного обслуживания эксплуатантам воздушных судов и иным пользователям воздушного пространства. С одной стороны, они являются исполнителями государственного заказа в области аэронавигационного обслуживания, доводимого до них Министерством транспорта Российской Федерации (Государственной корпорацией по организации воздушного движения в Российской Федерации), с другой стороны, их услуги фактически предоставляются не государственному заказчику, а пользователям воздушного пространства Российской Федерации. Таким образом, в ходе и в порядке исполнения обязательств, вытекающих из государственного контракта, заключенного с государственным заказчиком услуг по аэронавигационному обслуживанию, государственные предприятия оказывают соответствующие услуги эксплуатантам воздушных судов и иным пользователям воздушного пространства, с которыми у них отсутствуют какие-либо правоотношения, и следовательно, эти отношения с получателями услуг носят лишь фактический характер. В книге предлагаются определенные правовые конструкции, позволяющие не только объяснить (с гражданско-правовых позиций) сложившуюся ситуацию в области аэронавигационного обслуживания, но и обеспечить надлежащее регулирование соответствующих правоотношений.

ПЕРЕВОЗКА

Глава I. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ПО ДОРЕВОЛЮЦИОННОМУ РОССИЙСКОМУ ГРАЖДАНСКОМУ ПРАВУ

1. Понятие и виды договора перевозки

До революции 1917 г. российское гражданское законодательство рассматривало договор перевозки в качестве отдельного вида договора подряда (Свод законов Российской империи. Т. X. Ч. 1. Ст. 1738), не признавая его самостоятельным договором (*sui generis*). Что касается уровня правового регулирования отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, то, как отмечал Г.Ф. Шершеневич: "Кроме железнодорожной, в законодательстве русском уделяется внимание морской перевозке. Перевозка же по внутренним водным сообщениям, рекам, озерам, каналам остается до сих пор совершенно ненормированной, если не считать уставов пароходных обществ и правил, на основании которых они производят свои операции" <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права: По изд. 1914 г. М., 1994. С. 212.

Вместе с тем гражданско-правовая доктрина того времени исходила из самостоятельного характера договора перевозки и необходимости обеспечения его детального регулирования. Так, тот же Г.Ф. Шершеневич при классификации гражданско-правовых договоров отводил договору

перевозки самостоятельное место в категории договоров на предоставление пользования чужими услугами, куда наряду с перевозкой он включал также личный наем, подряд, доверенность, комиссию, поклажу и товарищество. Отсутствие же законодательного признания самостоятельного характера договора перевозки он объяснял тем, что "позднейшие договоры образуются из прежних путем сочетания различных юридических элементов. Но такая классификация предполагает уже выполненным подробный анализ каждого договора, между тем как до сих пор редкий договор не возбуждает спора о юридической его природе" <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Курс гражданского права. Т. 2. М., 1902. С. 94.

В период подготовки проекта Гражданского Уложения (далее - ГУ), который, как известно, был внесен на рассмотрение Государственной Думы в 1913 г., у российских цивилистов уже не было сомнений в том, что договор перевозки должен быть признан самостоятельным гражданско-правовым договором. В материалах Редакционной комиссии, подготовившей проект ГУ, особым образом отмечалась необходимость выделить перевозку в виде самостоятельного договора и выработать для нее ряд правил, исходя из особенностей перевозки. Позиция Редакционной комиссии основывалась в том числе и на сложившейся к тому времени судебной практике, в особенности практике коммерческих судов, которая "всегда придавала договорам о перевозке грузов самостоятельное значение". Кроме того, принималось во внимание, что действовавший тогда Общий устав российских железных дорог 1885 г. включал в себя подробные правила, регулировавшие именно договорные правоотношения по перевозке грузов по железным дорогам <*>.

<*> См.: Гражданское уложение: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения / Под ред. И.М. Тютрюмова. Том второй. СПб., 1910. С. 556 - 557.

Правила о перевозке, содержащиеся в проекте ГУ, как отмечалось в материалах Редакционной комиссии, "имеют в виду определить договорные отношения, которые возникают между грузоотправителями и самостоятельными перевозчиками, принимающими на себя исполнение перевозок от своего собственного имени и своим иждивением, но за счет отправителей либо получателей груза" <*>.

<*> Там же. С. 556.

Согласно проекту ГУ (ст. 1993) по договору перевозки перевозчик обязуется за вознаграждение (провозную плату) доставить сухим путем или водой в указанное место пассажиров либо вверенный ему, перевозчику, отправителем груз и сдать последний в месте назначения определенному лицу (получателю).

Редакционная комиссия подчеркивала, что определение договора перевозки соответствует взгляду судебной практики и выражает обширное понятие, под которое подпадают весьма

разнообразные виды перевозки. По мысли создателей, нормы ГУ должны были охватить чрезвычайно широкую сферу правоотношений, возникающих при перевозке грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта. Поэтому проект включал в себя все общие положения, относящиеся к разнообразным видам перевозок, тем самым обеспечивалось единообразное регулирование сходных правоотношений, вытекающих из перевозки грузов, пассажиров и багажа. Подобное регулирование обеспечивалось совокупностью норм, объединенных в 42 статьи <*>.

<*> Для сравнения, современный Гражданский кодекс РФ включает в себя лишь 17 статей, регламентирующих отношения, связанные с договором перевозки.

Уже само определение договора перевозки содержало указание на все основные элементы этого договора: лиц, участвующих в заключении и исполнении договора перевозки (отправитель, перевозчик, получатель); основное обязательство перевозчика (доставка и сдача груза получателю); основное право требования перевозчика (вознаграждение); основные виды перевозок (сухим путем или водой).

Под отправителем понималось лицо, заключившее договор перевозки от своего имени. В качестве отправителя мог выступать и не собственник груза, например комиссионер или иное лицо, отправляющее груз по поручению и за счет иного лица, но от своего имени в качестве самостоятельной договаривающейся стороны. Лицо, сдающее груз к отправке на основании доверенности и от имени отправителя, признавалось не отправителем, а сдатчиком, для которого из договора перевозки не возникает ни прав, ни обязанностей.

Довольно своеобразной и необычной (с позиции сегодняшнего дня) представляется трактовка понятия "перевозчик", имеющаяся в материалах Редакционной комиссии по составлению проекта ГУ. Перевозчиками признавались не только лица, обязывающиеся к перевозке в буквальном смысле этого слова, но вообще доставляющие груз из одного места в другое независимо от способов и средств передвижения. Отмечалось, в частности, что "доставка грузов может совершаться переноской, перекатыванием (например, бочек), подыманием (колокола), сплавом (плотов) и тому подобными способами. При этом безразлично для понятия "перевозчик", пользуется ли он для доставки груза исключительно своими личными силами (например, носильщик, нагрузчик) или же исполняет договор при помощи перевозочных средств, как-то: железной дороги, парохода, барки, телеги, животного (например, верблюда)... причем перевозочные средства (например, вагоны и суда) могут быть приводимы в движение всякой двигательной силой, как-то: людьми, животными, паром, ветром, электричеством и т.п." <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 557.

Позиция Редакционной комиссии в данном случае представляется нечеткой и непоследовательной. Выделив договор перевозки в качестве самостоятельного договора, комиссия, однако, не сумела выработать критерии отграничения его от договора подряда. Видимо, этим объясняется то обстоятельство, что в круг договорных отношений по перевозке попали чисто подрядные отношения: перекатывание бочек, поднятие колокола, деятельность носильщиков и т.п. Вместе с тем не будем забывать, что законодательство, действовавшее в то время, рассматривало

перевозку в качестве разновидности договора подряда. Кстати сказать, соответствующий упрек можно адресовать лишь комментарию Редакционной комиссии, но никак не выработанной ею норме, определяющей договор перевозки, которая представляется безупречной.

Вызывает сомнения также и то обстоятельство, что в число перевозчиков, согласно материалам Редакционной комиссии, включались также и лица, не занимающиеся фактически перевозкой, а лишь принимающие на себя обязанности по доставке грузов. "Хотя перевозчик обыкновенно имеет свои собственные перевозочные средства, - говорится в материалах комиссии, - он может совершить перевозку и при помощи нанятого им (по договору имущественного найма) экипажа, судна и т.п., так как по ст. 1993 перевозчиком называется вообще всякое лицо, обязывающееся к доставке и сдаче груза, независимо от того, каким способом и какими средствами оно предполагает исполнить свое обязательство... Ввиду сего, например, транспортные общества, обыкновенно передающие принятый для доставки груз от своего имени (по своим накладным) железным дорогам, пароходам или иным перевозчикам, подходят под установленное в ст. 1993 понятие перевозчиков... и не должны быть смешиваемы с комиссионерами, так как транспортные общества принимают на себя не поручение заключить лишь договор с тем или другим перевозчиком, но берут на себя обязательство "доставки" груза... Настоящий проект... не различает перевозчиков в тесном смысле от лиц (например, транспортных обществ), принимающих на себя доставку грузов через посредство перевозчиков, но понимает под перевозчиком всякое лицо, обязавшееся к "доставке" и "сдаче" груза, независимо от способов исполнения такого обязательства" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 558.

На первый взгляд может показаться, что причиной такой излишне широкой трактовки понятия "первозчик" является отсутствие четких границ между договором перевозки и договором экспедиции, но в тех же материалах Редакционной комиссии мы находим и положения об экспедиторах: "Понятие перевозчика как лица, обязавшегося доставить груз из одного места в другое, не должно быть смешиваемо с так называемыми в нашей торговой практике "экспедиторами", исполняющими купеческие приказы по перевозке грузов... Подобные лица, исполняя от своего имени поручения, относящиеся к перевозке, как, например, отправку или получение грузов, но не имеющие своим предметом исполнение всей операции перевозки, подводятся нашей судебной практикой, а также проектированными правилами о договоре комиссии... под понятие комиссионера..." <*>.

<*> Там же.

На наш взгляд, в данном случае налицо неверная трактовка договора экспедиции и критериев отграничения его от договора перевозки со стороны Редакционной комиссии. Более точной представляется позиция Г.Ф. Шершеневича, который в качестве одного из основных признаков договоров перевозки выделял то обстоятельство, что перевозка производится перевозчиком своими средствами передвижения, принадлежащими перевозчику на праве собственности или по найму. "Если лицо принимает на себя доставку в другое место груза, не имея само средств передвижения, - писал Г.Ф. Шершеневич, - то оно будет не перевозчиком, а экспедитором. Таковы наши общества транспортирования кладей" <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. С. 212 - 213.

Думается, что и в данном случае необоснованное расширение круга перевозчиков, допущенное Редакционной комиссией, можно объяснить отношением к договору перевозки как к разновидности подряда. Дело в том, что особенностью договора перевозки, отличающей его в том числе и от договора подряда, является его реальный характер, что исключает возможность участия в этом договоре в качестве перевозчика каких-либо иных лиц, принявших на себя лишь обязанность доставки груза, пассажира или багажа.

Однако и этот упрек нельзя адресовать самой норме, определяющей договор перевозки (ст. 1993 проекта ГУ), поскольку из ее содержания четко следует реальный характер договора перевозки: перевозчик обязуется доставить в пункт назначения лишь вверенный ему груз, т.е. договор перевозки считается заключенным только после передачи перевозчику отправителем соответствующего груза для доставки в пункт назначения.

Получателем груза признавалось то лицо, которому перевозчик по указанию отправителя был обязан сдать груз в месте доставки. В качестве получателя груза мог выступать и сам отправитель, если груз отправлен на его имя. Получателем груза мог быть не только собственник (покупатель) отправленного груза, но и комиссионер отправителя либо собственника груза.

Интересно отметить, что правовое положение получателя груза дореволюционными цивилистами понималось однозначно: он признавался третьим лицом, не участвующим в заключении договора перевозки, но приобретающим в силу этого договора право требовать от своего имени сдачи ему груза, прибывшего в место назначения <*>.

<*> См.: Гражданское Уложение: Проект... С. 559.

Предмет обязательства перевозчика по договору перевозки груза составляли доставка груза в место назначения и сдача его получателю. Рассуждая о понятии "доставка", как и в случае с понятием "перевозчик", Редакционная комиссия обращала внимание на то, что под словом "доставить" разумеется не только перевозка в буквальном смысле этого слова (возить), но всякого рода перемещение груза из одного места в другое. "При этом большее и меньшее расстояние места отправки от места доставки не имеет юридического значения, так что под понятие договора перевозки в смысле ст. 1993 подходит всякая доставка груза, хотя бы она происходила в пределах города или даже внутри дома (например, переноска мебели из одной квартиры в другую, помещающуюся в том же доме и на той же лестнице)" <*>. Нам уже приходилось обращать внимание на излишне широкую трактовку предмета договора перевозки Редакционной комиссией, что объясняется некоторыми издержками, связанными с первой попыткой выделить в законодательном порядке самостоятельный договор перевозки из договора подряда.

<*> См.: Гражданское Уложение: Проект... С. 559.

Что же касается другой обязанности перевозчика, а именно обязанности сдать груз получателю, то соответствующий комментарий Редакционной комиссии заслуживает нашего внимания. Согласно указанному комментарию одна доставка груза в место назначения без цели сдачи его получателю не составляет окончательного исполнения договора и не освобождает перевозчика от ответственности. Обязанность и порядок сдачи груза получателю, по мнению комиссии, имеют, подобно сдаче исполненной работы по договору подряда, весьма существенное значение. "Из обязанности перевозчика сдать груз вытекает само собой, что груз должен быть сдан в целости и что, следовательно, перевозчик обязан хранить его во время перевозки. Об этой весьма существенной обязанности перевозчика не упоминается в определении договора перевозки, потому что сущность и цель этого договора заключается не в хранении, а в доставке груза; обязанность же перевозчика сохранять груз в целости вытекает из последующих правил об ответственности его за гибель или повреждение груза" <*>.

<*> Там же.

Одним из существенных признаков договора перевозки, объединяющим его с большинством иных гражданско-правовых договоров, Редакционная комиссия считала его возмездность, подчеркивая право перевозчика на получение вознаграждения за перевозку <*>.

<*> См.: Там же.

В качестве отдельных видов договора перевозки рассматривались перевозка сухим путем и перевозка водой. Однако выделение указанных видов договора перевозки скорее было данью традиции (соответствующее деление договора перевозки имелось в действовавшем российском и французском законодательстве) и не преследовало целей обеспечения правового регулирования указанных видов договора перевозки: в тексте проекта ГУ отсутствуют какие-либо специальные правила, сформулированные применительно к перевозке сухим путем или водой.

Отдельным видом перевозки признавалась перевозка в прямом сообщении. Согласно Общему уставу российских железных дорог <*> (ст. 7) "перевозкой прямого сообщения почитается перевозка пассажиров, багажа и грузов между станциями, принадлежащими разным дорогам, по пассажирским билетам, багажным квитанциям и товарным накладным, выдаваемым станцией отправления на весь путь". Причем железные дороги имели право распространять прямые сообщения за пределы железных дорог, заключая для этой цели соглашения с пароходными или транспортными обществами или устраивая за свой счет транспортные конторы или городские станции. Проекты договоров, заключаемых между железными дорогами и другими транспортными организациями, а также составляемые железными дорогами проекты положений о железнодорожных транспортных конторах или городских станциях представлялись в Министерство финансов и Министерство путей сообщения. При отсутствии возражений от этих министерств в течение месяца указанные проекты могли быть реализованы железными дорогами (ст. 10 Общего устава).

<*> Свод законов Российской империи. Т. XII. Ч. 1. Пг., 1916.

Самостоятельным видом перевозки признавался также договор перевозки пассажиров. Отграничивая данный договор от договора подряда, Редакционная комиссия отмечала: "Договор перевозки лиц, пассажиров имеет своим предметом не отдельные действия или услуги перевозчика, но, подобный договору перевозки груза, направлен главным образом к достижению известного результата, заключающегося в доставке лица в указанное им место. В этом смысле договор о доставке лиц из одного места в другое подходит под понятие подряда...". Вместе с тем "договор о перевозке пассажиров, подобно договору о перевозке грузов, порождает множество своеобразных юридических отношений между перевозчиками и пассажирами, которые не могут быть разрешены на основании правил о договоре подряда, но требуют установления особых положений" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 560.

Важное значение имело выделение в качестве особого вида договора перевозки такого договора, который заключается отправителем груза либо пассажиром с общественным возчиком (промышленным перевозчиком). К числу последних относились железные дороги, пароходные и другие транспортные предприятия, действующие на основании особых разрешений (концессий) правительства (ст. 1994 проекта ГУ). Комиссия указывала: "Проект находит необходимым предложить несколько специальных правил для таких промышленных перевозчиков, которые резко отличаются от простых перевозчиков... а тем более от лиц, вообще не занимающихся извозным промыслом, но случайно принимающих на себя исполнение какой-либо перевозки. К числу промышленных перевозчиков, занимающих исключительное положение, относятся железные дороги, пароходные общества, транспортные и тому подобные предприятия для перевозки пассажиров и грузов. Такими предприятиями вправе заниматься не каждое лицо, взявшее купеческое или промышленное свидетельство... но лишь такие лица, которые получили от правительства особое разрешение (концессию) на данное предприятие. Пользуясь разрешением правительства, а иногда и особыми преимуществами, общественные возчики тем не менее не могут действовать исключительно в своих интересах, но обязаны сообразоваться с общественной пользой. Такое значение общественных возчиков вызывает необходимость в установлении некоторых особых правил о договорных отношениях этих возчиков к пассажирам и грузоотправителям" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 561.

Надо сказать, что в действовавшем в ту пору законодательстве в полной мере учитывался публичный характер деятельности некоторых транспортных организаций, и в особенности железных дорог. Общий устав российских железных дорог 1885 г. (в ред. 1916 г.) исходил из того, что перевозка пассажиров, багажа, почты и грузов составляет обязанность каждой открытой для пассажирского и товарного движения железной дороги и производится между всеми станциями, пассажирскими или товарными, смотря по роду перевозки. Перечень таких станций указывался в тарифах. Случаи, когда железные дороги были вправе отказать в принятии к перевозке пассажиров, багажа или грузов, рассматривались в качестве исключительных и были сформулированы в виде исчерпывающего перечня (ст. 1 и 2 Общего устава). Тарифы за перевозки жестко регламентировались

в централизованном порядке. Анализируя соответствующие законоположения, Г.Ф. Шершеневич пришел к следующему выводу: "Несомненно, что в настоящем случае мы стоим на пороге гражданского и публичного права: деятельность крупных предприятий постепенно утрачивает свой частноправовой характер" <*>. Эту особенность правового регулирования деятельности железных дорог Г.Ф. Шершеневич объяснял их особым экономическим значением: "Железнодорожная перевозка по своему экономическому значению представляет некоторые особенности, которые вызывают для нее отступления от общих правил о перевозке. Сооружение и эксплуатация железных дорог требуют затраты громадного капитала, что делает совершенно невыносимым проведение двух параллельных линий между одними и теми же пунктами. Поэтому железнодорожный путь бывает один, а следовательно, создается такая монополярная сила, которая может диктовать какие ей угодно условия купцам, вынужденным силами конкуренции обращаться к ее услугам. Представляя одним грузоотправителям льготы перед другими, например во время доставки, железная дорога убивает бы самую возможность конкуренции; принимая одни грузы и отказывая другим, она определяла бы направление торговли и производства; заставляя всех себе подчиниться, она сложила бы с себя раз и навсегда всякую ответственность за последствия перевозки и тем чрезмерно усилила бы рискованный элемент в торговой промышленности. Вот почему государство наложило свою властную руку на деятельность железных дорог" <***>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. С. 212.

<***> Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. С. 213.

Публично-правовые элементы, присущие перевозке, осуществляемой транспортом общего пользования (общественными возчиками), в полной мере учитывались при подготовке проекта Гражданского Уложения. Проект ГУ (ст. 1996) включал в себя норму, в соответствии с которой всякое соглашение общественного возчика с пассажиром или грузоотправителем об устранении или ограничении законной ответственности на случай причинения смерти или телесного повреждения пассажиру, а также гибели или повреждения груза, признается недействительными, за исключением тех случаев, когда подобные соглашения положительно дозволены законом или уставом.

Необходимость данной нормы объяснялась Редакционной комиссией соображением, что железные дороги, а также другие транспортные предприятия, действующие с особого разрешения правительства, пользуются в сравнении с простыми перевозчиками существенными преимуществами и имеют значение монополярных предприятий. Поэтому в отношении таких организаций должны быть установлены ограничения принципа свободы договоров в целях предупреждения одностороннего произвола.

Эти же цели преследовало включение в проект ГУ другой нормы, согласно которой общественный возчик был не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении провозной платы, очереди отправки или других условий перевозки (ст. 1997 проекта). Как и в предыдущем случае, Редакционная комиссия подчеркивала, что общественный возчик не вправе злоупотреблять своим монополярным положением в пользу одних лиц и во вред другим нуждающимся в его услугах, он обязан совершать перевозку на одинаковых для всех условиях, так как "иначе он мог бы по своему произволу подорвать торговлю и промыслы лиц, отправляющих свои грузы на основании общих условий перевозки" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 565.

Вместе с тем отмеченная особенность правового регулирования в глазах российских цивилистов нисколько не умаляла договорной природы отношений, связанных с перевозкой пассажиров, грузов и багажа. Тот же Г.Ф. Шершеневич писал: "Железнодорожная перевозка основывается на договоре, а потому к ней применимы общие положения о договоре" <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. С. 212.

Важно отметить, что при подготовке проекта ГУ Редакционная комиссия не предпринимала попыток сконструировать договор перевозки как некий особый предпринимательский (торговый, коммерческий) договор. Напротив, Комиссия изначально исходила из общегражданской природы договора перевозки пассажиров, грузов и багажа. "Придавая договору перевозки общегражданское (а не специальное торговое) значение, - находим в материалах комиссии, - проект придерживается взгляда новейших гражданских уложений... которые не различают промысловой перевозки от непромысловой и распространяют одинаковые правила на всякую перевозку, производимую за вознаграждение. Подчинение промысловых и непромысловых перевозчиков одинаковым правилам не может быть признано несправедливым, потому что выработанные на почве торгового права более или менее строгие правила о перевозке имеют не безусловное значение и ввиду большого разнообразия в способах перевозки должны быть применяемы сообразно обстоятельствам данного дела" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 559.

Порядок правового регулирования разнообразных видов договора перевозки определялся в ст. 1994 ГУ, согласно которой перевозка пассажиров и грузов железными дорогами, пароходными и другими транспортными предприятиями, действующими на основании особых разрешений (концессий) правительства (общественными возчиками), должна была подчиняться правилам, предусмотренным в проекте ГУ, с изъятиями, изложенными в Общем уставе российских железных дорог и в утвержденных частных уставах других транспортных организаций. К перевозке грузов морем должны были применяться особые правила о морской перевозке. Правила, регламентирующие перевозки грузов и багажа, не подлежали применению к отношениям, связанным с доставкой почтовых отправлений.

На первый взгляд может показаться, что в деле правового регулирования отношений, вытекающих из перевозки пассажиров, грузов и багажа, проект ГУ отдает приоритет транспортным уставам. Но это далеко не так. Напротив, после принятия ГУ предполагалось существенно переработать Общий устав российских железных дорог. Об этом, в частности, свидетельствует комментарий Редакционной комиссии к ст. 1994, в котором отмечено: "Хотя перевозка по железным дорогам, ввиду государственного и монопольного значения и других особенностей этих дорог, должна подчиняться специальным правилам, но существенные права и обязательства железных дорог по договорам с грузоотправителями и пассажирами должны быть такие же, какие возникают вообще

из договора перевозки. Многие из постановлений Общего устава российских железных дорог по существу своему заключают в себе такие начала, которые в большей или меньшей степени применимы и к другим перевозчикам, так что этот устав служит одним из главных источников для проектированных правил о договоре перевозки. С распространением настоящих правил на перевозку по железным дорогам из Общего устава придется исключить те постановления, которые имеют общее для всякого рода перевозок значение и потому вошли в состав проектированных правил... В Общем уставе железных дорог должны остаться лишь такие постановления, касающиеся договора перевозки, которые составляют изъятие из общих правил о договоре перевозки" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 559 - 560.

Отношения, связанные с перевозкой пассажиров, грузов и багажа, могли регулироваться также правилами, издаваемыми самими перевозчиками и собственниками железных дорог. Однако обязательность указанных правил для пассажиров и грузоотправителей была обусловлена тем, что они должны были строго соответствовать закону и быть доведенными до всеобщего сведения (ст. 1995 проекта ГУ).

Речь идет о правилах, которые перевозчики обычно устанавливают для облегчения заключения договоров перевозки. Такие правила, например о размере провозной платы, сроках доставки, хранении доставленного груза, местах и времени бесплатного хранения доставленного груза, местах и времени остановок, размещении пассажиров и т.п., по существу представляли собой предлагаемые перевозчиком условия, на которых последний принимал на себя обязательства по перевозке. Более того, указанные правила рассматривались в качестве условий самого договора перевозки. "Пассажир или грузоотправитель, вступающий с общественным возчиком в договор, обязан исполнять эти правила, как условия, вошедшие в состав договора, если он прямо согласился на них или должен был знать о них из объявлений, произведенных надлежащим порядком... - отмечала комиссия, - упоминаемые в ст. 1995 правила перевозки входят, следовательно, в состав содержания договора перевозки, так что нарушение этих правил одной из сторон дает другой стороне право требовать понудительного исполнения правил, отмены договора или возмещения убытков на общем основании. В указанном смысле постановления рассматриваемой статьи не выходят из пределов гражданско-правовых норм и окажутся полезными для практики" <*>.

<*> Там же. С. 563.

Таким образом, до революции 1917 г. договор перевозки в том виде, как он был сконструирован в Общем уставе российских железных дорог и как он проектировался в подготовленном проекте Гражданского Уложения применительно ко всем видам перевозок, рассматривался в качестве самостоятельного гражданско-правового договора, который являлся двусторонним, возмездным, реальным договором. Кроме того, говоря современным юридическим языком, в этом договоре, заключаемом с транспортной организацией общего пользования, мы можем обнаружить все признаки публичного договора, поскольку соответствующая транспортная организация (общественный возчик) не имела права, за исключением отдельных случаев, предусмотренных законом, отказать пассажиру или грузоотправителю в заключении договора перевозки. Более того, по способу заключения

договора с такими транспортными организациями мы отнесли бы его сегодня к договорам присоединения, так как пассажир или грузоотправитель заключал договор перевозки не иначе как присоединяясь к условиям, выработанным перевозчиком и изложенным в соответствующих правилах перевозки.

2. Договор перевозки пассажиров и багажа

В дореволюционной России существовало детальное регулирование отношений, возникающих при перевозке пассажиров по железным дорогам. Достаточно сказать, что в Общем уставе российских железных дорог 1885 г. (в ред. 1916 г.) имелась отдельная глава (глава вторая) о перевозке пассажиров и их багажа, включавшая в себя 29 статей. В соответствии с Общим уставом (ст. 15) постоянное пассажирское движение должно было производиться согласно расписанию, опубликованному ко всеобщему сведению и вывешенному для обозрения на всех станциях. В расписании надлежало указывать: время проследования (прибытие, остановка и отход) поезда через каждую станцию; классы вагонов, входящих в состав каждого поезда; станции, на которых производится прием пассажиров, с указанием, на какие именно станции могут следовать принимаемые в том или другом месте пассажиры с каждым поездом; поезда, в которых имеются отделения дамские и для курящих, и в составе какого именно класса полагаются те и другие. Время отхода и прибытия поездов указывалось по петроградскому или местному времени.

Число пассажирских поездов и вагонов в них должно было соответствовать существующей на каждой линии в данное время потребности в беспрепятственной перевозке пассажиров в пределах пропускной способности железной дороги и подъемной силы вагонов. Количество вагонов в поездах, а также случаи отправления пассажирских экстренных и дополнительных поездов определялись для каждой дороги министром путей сообщения.

Билетная и багажная кассы открывались и закрывались во время, определенное Министерством путей сообщения для каждой станции отдельно. На пассажирских билетах должны были обозначаться: время выдачи и номер билета; станция отправления, станция назначения; класс, цена билета; род и номер поезда. Плата за проезд пассажиров и провоз багажа определялась действовавшими на основе закона тарифами, печатные экземпляры которых должны были продаваться на всех станциях. Тарифы местного сообщения вывешивались у касс и в пассажирских залах.

Каждый пассажир имел право на провоз бесплатно в вагоне того класса, в котором он следовал, одного ребенка в возрасте до пяти лет при условии, что этот ребенок не занимал отдельного места; за провоз остальных детей (до десяти лет) взималась плата, которая не должна была превышать половины провозной платы, определенной для взрослого человека.

Пассажир обязывался иметь билет на проезд и предъявлять его агентам железной дороги. Сроки действительности пассажирских билетов для проезда определялись железными дорогами и утверждались Министерством путей сообщения. Билет на проезд давал право на одно место в вагоне соответствующего класса, которое и должно было предоставляться пассажиру по его требованию. При невозможности предоставления места, соответствующего билету, пассажиру отводилось временное место в вагоне высшего класса без взимания дополнительной платы. В случае отсутствия свободных мест в вагоне высшего класса пассажиру предоставлялась возможность либо обменять свой билет на билет более низкого класса с выплатой ему разницы в цене, либо отказаться от поездки

и получить обратно уплаченные денежные средства за билет и багаж.

Пассажир, оказавшийся в поезде без билета, был обязан уплатить двойную стоимость билета за все фактически пройденное поездом расстояние от контрольной станции до станции, на которой была предусмотрена расписанием ближайшая остановка поезда, и купить новый билет до места своего назначения. При невыполнении этой обязанности такой пассажир удалялся из поезда при условии предоставления обеспечения оплаты проезда (двойной провозной платы). Непредоставление соответствующего обеспечения влекло за собой составление протокола, в котором фиксировалось нарушение, допущенное пассажиром, а также удостоверялись его личность и место жительства. На основании данного протокола соответствующая сумма взыскивалась с пассажира в судебном порядке (ст. 25, 162 Общего устава).

Начальник станции имел право, в том числе с помощью жандармов, удалить пассажира из поезда также в следующих случаях: если пассажир нарушает правила, обеспечивающие спокойствие других пассажиров; когда пассажир совершает действия, оскорбительные для иных пассажиров; если пассажир, следуя в общем вагоне, находится в болезненном состоянии, угрожающем опасностью другим пассажирам, или страдает недугом, возбуждающим общее отвращение (при отсутствии возможности поместить его в отдельное помещение). При этом удаление пассажира из поезда не допускалось на станциях, находящихся вдали от городов, сел и деревень, а пассажиры, удаленные из поезда, имели право на возвращение уплаченной ими провозной платы с удержанием соответствующей части за фактически проследованное ими расстояние.

Каждый пассажир имел право взять с собой в вагон такое количество ручной клади, которое может поместиться без стеснения других пассажиров в пространстве, отведенном для ручной клади. Ручная кладь перевозилась бесплатно, забота о ее сохранности лежала на самих пассажирах, на железную дорогу возлагалась лишь обязанность принимать зависящие от нее меры к охране ручной клади пассажиров. Ручной кладью считались мелкие и легко переносимые вещи, которые без затруднения могли поместиться в пассажирском вагоне.

В отличие от ручной клади, под пассажирским багажом разумелась такая кладь, которая за плату, определенную тарифом, отправлялась в багажном вагоне того же поезда, в котором следовал пассажир. В качестве багажа подлежали перевозке лишь такие предметы, которые были упакованы в чемоданы, сундуки, корзины, дорожные мешки и т.п. Громоздкие предметы, упакованные в крупные мешки, бочки и т.п., допускались к перевозке в качестве багажа только по мере возможности с разрешения начальника станции. Каждый пассажирский билет давал пассажиру право на бесплатный провоз в багажном вагоне одного пуда багажа. Прием багажа удостоверялся квитанцией. Выдача багажа осуществлялась железной дорогой предъявителю багажной квитанции.

Если багаж не выдавался железной дорогой предъявителю багажной квитанции в течение 48 часов после востребования, пассажир имел право считать его утраченным и получить от железной дороги причитающееся за него вознаграждение.

Багаж, не востребованный по прибытии поезда на соответствующую станцию, брался железной дорогой на ответственное хранение. Затем в течение 14 дней сведения о невостребованности багажа должны были тоекратно публиковаться в ведомостях. По истечении следующих четырех месяцев, если хозяин багажа не обнаружился, багаж продавался с публичных торгов.

Общий устав российских железных дорог предусматривал специальные меры ответственности, которые применялись к железным дорогам в случае нарушения условий договора перевозки пассажиров и багажа. Возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью пассажиров в ходе

перевозки, осуществлялось железными дорогами по правилам, предусмотренным гражданским законодательством.

В случае неправильного удаления пассажира из поезда последний получал право по своему выбору либо требовать возмещения причиненных убытков, либо получить с железной дороги вознаграждение в размере двойной провозной платы (ст. 93 Общего устава).

Железная дорога не несла ответственности перед пассажирами за просрочку времени отхода или прибытия поездов. Однако если указанная просрочка влекла за собой перерыв путешествия вследствие отхода примыкающего поезда другой дороги, то пассажиру, следовавшему в прямом сообщении, возвращалась плата, внесенная за проезд и провоз багажа.

При подготовке проекта Гражданского Уложения его составители рассматривали и договор перевозки пассажиров, и договор перевозки багажа в качестве отдельных видов договора перевозки. Специальные правила, регламентировавшие перевозку пассажиров, характеризовались прежде всего направленностью на обеспечение безопасности пассажиров. Согласно ст. 1998 проекта ГУ перевозчик обязан прилагать крайнюю заботливость о безопасной перевозке пассажиров и отвечает за всякий вред, происшедший от недостатка знаний и опытности, необходимых для исполнения принятой на себя перевозки. В комментарии к данной статье Редакционная комиссия подчеркивала, что в некоторых договорных отношениях от должника требуется особое внимание к делу, а не обыденная осторожность. К таким договорам принадлежит перевозка, для успешного исполнения которой перевозчик должен иметь особые познания и опыт, так как ему вверяются не только чужое имущество, но и личная безопасность пассажиров. По мнению Редакционной комиссии, "перевозчики обязаны не только исполнять предусмотренные законом или иными обязательными постановлениями... технические правила предосторожности относительно исправного содержания перевозочных средств, но и вообще прилагать крайнюю заботливость о безопасной перевозке пассажиров; в случае же несоблюдения такой заботливости или неимения необходимых для исполнения принятой на себя перевозки знаний и опытности перевозчик должен отвечать за происшедший от сего вред для пассажиров..." <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 566.

Практическое значение указанной нормы состояло в том, что особо строгие требования предъявлялись теперь не только к общественным возчикам, как это предусматривалось действовавшим законодательством, а ко всем перевозчикам.

На перевозчиков возлагалась обязанность содержать перевозочные средства в исправности, они должны были быть безопасными и пригодными для перевозки пассажиров. Первозчикам запрещалось принимать пассажиров в числе большем, чем позволяют его перевозочные средства. В случае нарушения перевозчиком этой обязанности каждый из пассажиров имел право привлечь его к гражданской ответственности, например отказаться от услуг перевозчика и потребовать возмещения убытков.

Определенные обязанности возлагались проектом ГУ и на пассажиров. В частности, общественный возчик имел право не принимать к перевозке лиц, находящихся в нетрезвом виде или в таком болезненном состоянии, которое может угрожать опасностью другим пассажирам. В этом случае пассажиру возвращалась внесенная им провозная плата (ст. 2000 проекта ГУ). Комментируя

данную статью, Редакционная комиссия подчеркивала, что общественный возчик в силу закона или концессии обязан к перевозке пассажиров, не оказывая предпочтения одному лицу перед другим. Невыполнение этого требования влечет возложение на общественного возчика обязанности возместить причиненные пассажиру убытки. Для обеспечения безопасности пассажиров было предусмотрено исключение из этого общего правила: общественному возчику предоставлялось право не принимать к перевозке лиц в нетрезвом виде или таком болезненном состоянии, которое может угрожать опасностью другим пассажирам. Причем соответствующая норма не запрещала общественному возчику безусловно принимать к перевозке лиц в нетрезвом виде или болезненном состоянии, так как подобное строгое правило оказывалось бы часто несправедливым и излишним, например при наличии возможности отвести нетрезвому или больному пассажиру отдельное помещение. Вместе с тем "общественный возчик, добровольно и сознательно принявший к перевозке таких опасных лиц, обязан, конечно, отвечать за них..." <*>.

<*> Там же. С. 568.

Основная обязанность пассажира состояла в уплате провозной платы. Проект ГУ включал в себя норму, согласно которой провозная плата, если она не получена до отправления пассажира в путь, может быть истребована общественным возчиком во всякое время в пути (ст. 2002 проекта). При этом Редакционная комиссия отмечала, что по существующему обычаю плата простым перевозчикам (извозчикам, паромщикам и т.п.) производилась пассажиром по окончании пути. Однако, подчеркивалось далее, такой порядок взимания провозной платы неприменим к общественным возчикам, которые, имея дело с многочисленными пассажирами, подвергались бы значительным задержкам в местах остановок и часто лишались бы причитающейся им платы ввиду фактической невозможности уследить за всеми пассажирами и заставить их произвести платеж. Поэтому "общественный возчик имеет право требовать провозную плату вперед, т.е. как до отправления пассажиров в путь, так и во всякое время в продолжении перевозки" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 569.

Неисполнение пассажиром своих обязанностей могло повлечь за собой определенные отрицательные последствия. В частности, пассажир, отказавшийся от взноса провозной платы или от исполнения обязательных для него правил, ограждающих спокойствие других пассажиров, мог быть высажен общественным возчиком в месте обыкновенной остановки (ст. 2003 проекта ГУ). Редакционная комиссия отмечала, что данная статья предусматривает нарушения договора перевозки пассажиром, дающие перевозчику право отступить от договора, т.е. отменить или прекратить действие договора по своей односторонней воле помимо согласия пассажира и без обращения в суд <*>. С точки зрения гражданского права сущность правомочия, предоставляемого общественному возчику в случаях невнесения пассажиром провозной платы или неподчинения последнего правилам, обязательным для пассажиров, заключалась в праве одностороннего отступления от договора (отмены договора). Для осуществления такого права достаточно простого заявления одного лица другому об отмене договора, например договора подряда, доверенности, личного найма, имущественного найма, дарения. Если предмет договора составляли исключительно какие-либо

действия или услуги лица (например, подрядчика, поверенного), то для осуществления отмены такого договора не требуется содействия судебной власти, так как все действия должника, совершенные после такой отмены договора, остаются на его ответственности и не обязательны для лица, сделавшего заявление об отмене договора. В тех случаях, когда отмена договора должна иметь своим последствием возврат имущества, устранение кого-либо от права пользования имуществом и т.п., лицо, не подчиняющееся заявлению об отмене договора, может быть принуждено к этому только судом.

<*> В настоящее время данное право перевозчика рассматривалось бы в качестве меры оперативного воздействия.

"Что касается договора перевозки, - подчеркивается в материалах Редакционной комиссии, - то понятно, что общественный возчик не в состоянии прибегать к содействию суда для фактического прекращения договора перевозки в случае неуплаты пассажиром провозных денег или неисполнения обязательных для пассажиров правил. Если неисполнение этих правил не сопряжено с нарушением общественного порядка, то возчик лишен даже возможности прибегнуть к содействию полиции. Поэтому ст. 2003 проекта предоставляет ему право... высадить пассажира, т.е. прибегать даже к принудительным мерам в случае отказа его добровольно удалиться по требованию возчика" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 570.

Весьма интересными представляются положения проекта ГУ, предусматривающие ответственность перевозчиков (общественных возчиков) за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров во время перевозки. Согласно проекту (ст. 2004) общественный возчик обязан вознаградить пассажира за вред, происшедший от причинения ему вследствие перевозки смерти или телесного повреждения, если не докажет, что смерть или телесное повреждение произошли от непреодолимой силы или вследствие непредотвратимых деяний лиц, не принадлежащих к составу служащих или рабочих перевозчика, либо по вине самого пассажира. Способ и размер этого вознаграждения, а также сроки давности на предъявление требования о вознаграждении должны были определяться по правилам о вознаграждении за вред, причиненный недозволенными деяниями.

Комментируя данные положения, Редакционная комиссия отмечала, что перевозчик обязан по договору доставить пассажира в целости. Эта обязанность перевозчика представляется тем более существенной, что пассажир обыкновенно лишен всякой возможности лично заботиться о своей безопасности и обязан во время перевозки подчиняться распоряжениям общественного возчика. При таких условиях пассажир, пострадавший во время и вследствие перевозки, лишен возможности не только доказать какую-либо вину перевозчика, но и опровергнуть допускаемое возражение о случайности события. Ссылка на простой случай, т.е. на такое событие, которое само по себе было отвратимо, но не отвращено только потому, что оно не могло быть предвидено, не всегда устраняет сомнения в некоторой неосмотрительности, а потому может извинять неисправного контрагента лишь тогда, когда он не обязан в силу закона или договора нести более строгую ответственность. Такая ответственность, т.е. риск за случайное причинение смерти или телесного повреждения пассажиру, должна возлагаться на общественного возчика именно потому, что он состоит с

пассажирам в договорных отношениях. "Устанавливая для общественных возчиков усиленную ответственность за личный вред, причиняемый пассажирам, а именно возлагая на них обязательство вознаграждения даже за случайный вред, - подчеркивала комиссия, - ст. 2004 вместе с тем делает в их пользу некоторое ограничение: пострадавший пассажир или вообще потерпевший обязан, по крайней мере, доказать, что смерть или повреждение произошли "вследствие перевозки", т.е. доказать, что фактическая причина происшедшего несчастья заключалась в самой перевозке (передвижении самого пассажира) или в перевозочных средствах. Из этого следует, что за вред, причиненный пассажиру непосредственно кем-либо из пассажиров или же посторонних лиц, возчик может быть привлечен к ответственности не на основании ст. 2004 проекта, но лишь по общим правилам о вознаграждении за вред от недозволенных деяний, т.е. при доказанности какого-либо недозволенного деяния (действия или упущения) со стороны возчика или его служащих". Вместе с тем необходимо иметь в виду, что комментируемая статья проекта ГУ устанавливала "предположение вины (неосторожности) перевозчика, ввиду чего не пострадавший обязан доказать вину, а именно неосторожность перевозчика... но перевозчик обязан оправдать себя... Особенность же законного предположения, устанавливаемого в ст. 2004 проекта, заключается в том, что статья эта ограничивает перевозчика в способах опровержения его предполагаемой вины, а именно перевозчик вопреки общему правилу... при наличии причинной связи между перевозкой и происшедшим вредом, не вправе доказывать случайность причиненного вреда, т.е. невозможность предвидения и предотвращения вреда, несмотря на соблюдение им требуемой заботливости" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 571 - 572.

Данные выводы комиссии основываются на тексте комментируемой статьи проекта ГУ, содержащей исчерпывающий перечень обстоятельств, которые только и могут служить основанием освобождения перевозчика от ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров. К их числу относятся: 1) непреодолимая сила; 2) непредотвратимые деяния лиц, не принадлежащих к составу служащих и рабочих перевозчика; 3) вина самого пассажира.

Анализ указанных оснований освобождения перевозчика от ответственности, содержащийся в материалах Редакционной комиссии, представляет особый интерес не только с точки зрения рассмотрения договора перевозки, но и в целом применительно к теории гражданско-правовой ответственности.

Так, по мнению комиссии, значение понятия "непреодолимая сила" заключается в том, что событие (явления природы и деяния посторонних лиц), причинившее вред, и сам вред не могли быть предотвращены всеми возможными и необходимыми при данных обстоятельствах мерами предосторожности. Но наличие простого факта непредотвратимости события (например, бури, урагана, лесного пожара и т.п.) не составляет достаточного основания к освобождению лица от ответственности за вред, если не будет установлено, что это лицо не могло своевременно предвидеть этого события и вообще не допустило какой-либо вины со своей стороны. Несомненно также, что лицо, которое по своей вине вызвало событие (пожар), не может оправдываться ссылкой на непреодолимую силу. "Для признания события непреодолимой силой, - считала комиссия, - не требуется, чтобы оно не могло быть предотвращено никакими человеческими силами, но достаточно, если событие или его последствие (вред) не могло быть устранено силами данного лица, так что "непреодолимая сила" (физическое принуждение), подобно "случаю" в тесном смысле этого слова,

также является понятием относительным" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 572.

Под непредотвратимыми деяниями лиц, не принадлежащих к составу служащих или рабочих перевозчика, понимались только такие действия посторонних лиц, которые были направлены против конкретных пассажиров. Ответственность за действия посторонних лиц, направленных не непосредственно против пассажиров, но против безопасности самой перевозки или перевозочных средств, должна была возлагаться на перевозчика. Перевозчик обязан заботиться о безопасной перевозке пассажиров и полной исправности перевозочных средств, а стало быть, должен ограждать пассажиров и от опасностей, которые могут угрожать им косвенно со стороны посторонних лиц. При этом перевозчик по аналогии с другими событиями, могущими причинить вред пассажирам, не мог оправдываться одной случайностью или непредвидимостью деяния постороннего лица, он освобождался от ответственности лишь тогда, когда деяния посторонних лиц не могли быть предотвращены перевозчиком крайней заботливостью и теми средствами, которые он имел или должен был иметь по роду предприятия.

Что касается вины самого пассажира, то Редакционная комиссия полагала, что смерть или повреждение, причиненные пассажиру по его собственной вине, не могут быть вменены перевозчику не только в тех случаях, когда вред произошел непосредственно и главным образом от действий самого пассажира (например, самоубийство или взрыв пороха, находящегося в ручной клади пассажира), но и тогда, когда косвенной, но не главной причиной смерти или повреждения пассажира явилась перевозка (например, падение с площадки вагона движущегося поезда). Даже при очевидности причинной связи между причинением вреда и перевозкой перевозчик подлежал освобождению от ответственности, если вред произошел исключительно по собственной вине пассажира.

Вместе с тем Редакционная комиссия отмечала, что каждое из трех оснований освобождения перевозчика от ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров, имеет не безусловное значение. Несмотря на доказанность непреодолимой силы, непредотвратимого деяния посторонних лиц или собственной вины пострадавшего пассажира, перевозчик мог быть, тем не менее, привлечен к ответственности, если смерть или повреждение здоровья пассажира могли быть отнесены, хотя бы частично, на вину перевозчика. Следовательно, наличие одного из событий, освобождающих перевозчика от ответственности, не устраняет предположение о вине перевозчика. Поэтому перевозчик, доказавший наличие одного из событий, служивших основанием для освобождения его от возмещения вреда, должен был также удостоверить, что соответствующие причины вреда не могли быть им предусмотрены, а стало быть, возникли без всякой вины с его стороны, т.е. случайно.

Как уже отмечалось, составители проекта ГУ рассматривали перевозку багажа в качестве отдельного вида договора перевозки. Несмотря на это, предлагаемое в проекте ГУ правовое регулирование отношений, связанных с перевозкой багажа, сводилось к установлению обязанности перевозчика выдать пассажиру в удостоверение приема багажа к перевозке багажную квитанцию, а также к распространению на случаи гибели или повреждения багажа норм об ответственности перевозчика за несохранность перевозимых грузов (ст. 2033 и 2034 проекта). В комментарии Редакционной комиссии к указанным нормам багаж, под которым имелись в виду вещи пассажира,

перевозимые одновременно с ним, но, в отличие от ручной клади, не под его присмотром, назывался особым видом груза. Более того, Комиссия пришла к выводу о том, что "между перевозкой груза и перевозкой багажа не существует принципиального различия, хотя многие из постановлений, относящихся к перевозке грузов, неприменимы к перевозке багажа, которая, находясь в зависимости от перевозки пассажиров, отчасти упрощает правоотношения между перевозчиком и владельцем багажа, отчасти же требует установления специальных правил, вызываемых спешностью приема и сдачи багажа, кратковременностью перевозки и другими особенностями пассажирской перевозки" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 632.

Что касается ручной клади, то за ее гибель или повреждение перевозчик отвечал лишь при доказанности его вины. В связи с этим Редакционная комиссия подчеркивала, что ручная кладь не сдается перевозчику на хранение, а находится во время пути при пассажире, который поэтому и обязан сам охранять ее от гибели или повреждения <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 634.

3. Договор перевозки грузов

Заключение договора

Как уже отмечалось, в правовом регулировании деятельности железных дорог и других перевозчиков, работавших на основе концессии правительства (общественных возчиков), были ярко выражены некоторые публично-правовые элементы. Так, Общий устав российских железных (далее - Общий устав) дорог предусматривал, что станции должны быть открыты для приема и выдачи грузов ежедневно, в определенные для каждого времени года часы. Информация о расписании работы железнодорожных станций по приему и выдаче грузов доводилась до всеобщего сведения в порядке, определяемом министром путей сообщения. На каждой станции должен был быть вывешен план станции, составленный управлением соответствующей железной дороги и утвержденный министром путей сообщения. В плане указывались: все пакгаузы, амбары, крытые и открытые платформы и иные постоянные сооружения, предназначенные для складирования и хранения грузов; дополнительные складские помещения, временно приспособленные для хранения грузов; земельные участки, предоставляемые грузоотправителям во временное пользование (ст. 43, 45 Общего устава).

Железные дороги не имели права отказать грузоотправителям в принятии их грузов к перевозке. Исключение составляли только случаи, когда: 1) отправитель груза не соглашался подчиниться условиям перевозки, установленным Общим уставом российских железных дорог; 2) перевозка грузов была приостановлена по распоряжению правительства или вследствие чрезвычайного события либо действия непреодолимой силы; 3) перевозка предъявленного к отправке груза требовала особо приспособленных перевозочных средств, которые железная дорога не имела бы и не была обязана иметь; 4) все помещения и площади железнодорожной станции, предназначенные для хранения

грузов, были заполнены, а предъявленный груз не принадлежал к числу грузов, предназначенных к отправке вне очереди (ст. 2 Общего устава).

При отсутствии возможности отправить груз в день его принятия от грузоотправителя железная дорога была обязана обеспечить его отправку в порядке очередности (принятие груза к перевозке с ожиданием на складе). Данное условие отправки груза указывалось в накладной, где также обозначался день будущей отправки груза, а при невозможности определить указанную дату - наименования двух последних грузоотправителей, ожидающих своей очереди (ст. 49 Общего устава).

При подготовке проекта ГУ предполагалось распространить указанные принципы организации работы железных дорог на деятельность всех транспортных предприятий общего пользования (общественных возчиков). Проект ГУ (ст. 2005) устанавливал, что общественный возчик не вправе отказаться от принятия груза к перевозке, если находящиеся в его свободном распоряжении перевозочные средства достаточны и приспособлены для перевозки данного груза. Он обязан отправлять грузы соответственно очереди их поступления, не оказывая предпочтения одному отправителю перед другим. Отступление от очереди допускалось, если оно обусловлено особым свойством груза, местом его назначения или другими причинами, делающими необходимым нарушение очереди. В случае нарушения указанных требований общественный возчик должен был возместить убытки, причиненные соответствующему грузоотправителю.

Комментируя указанные нормы, Редакционная комиссия отмечала, что общественный возчик может быть освобожден от обязанности принять предъявленный груз к перевозке лишь в случае, когда он не имеет к тому возможности, т.е. когда его перевозочные средства недостаточны или не приспособлены для перевозки данного груза. По тем же соображениям, по которым общественный возчик не имеет права отказывать по своему произволу в принятии груза к перевозке, он обязан соблюдать очередь в отправке груза, за исключением тех случаев, когда нарушение очереди вызывается необходимостью. "Подробное указание причин, по которым допускается отступление от очереди к отправке грузов, - подчеркивала Комиссия, - невозможно в Законе, который направлен лишь к тому, чтобы предупредить личное предпочтение одного грузоотправителя перед другим... Преимуществом относительно очереди отправки грузов может воспользоваться на одинаковых основаниях целый ряд лиц (например, отправляющих груз, подверженный скорой порче), но не отдельные лица".

Договор перевозки грузов рассматривался в дореволюционном российском законодательстве в качестве реального договора. Об этом свидетельствует, в частности, содержащееся в Общем уставе российских железных дорог положение о том, что договор перевозки груза считается заключенным с момента принятия груза станцией отправления вместе с накладной к отправке. Принятие груза к отправке должно было удостоверяться наложением на накладной штампа станции отправления (ст. 61).

Учитывая реальный характер договора перевозки, за его рамками оставались обязанности грузоотправителя по упаковке груза и оформлению накладной, хотя для заключения договора перевозки исполнение данных обязанностей отправителем груза имело принципиальное значение. Общий устав (ст. 63) предусматривал, что попечение об упаковке груза (для предохранения его от утраты или порчи в пути), в тех случаях, когда оно того требует по своему свойству или вследствие избранных отправителем перевозочных средств, лежит на обязанности отправителя. Если груз предъявлялся к отправке без соблюдения надлежащих мер предосторожности относительно упаковки, то железная дорога имела право отказать в приеме груза либо потребовать, чтобы указание на отсутствие упаковки или ее недостаточность было внесено в накладную. Степень

удовлетворительности упаковки груза определялась начальником станции или уполномоченным агентом железной дороги. В случае признания упаковки груза неудовлетворительной и отказа грузоотправителя исправить ее, составлялся соответствующий протокол с участием двух свидетелей. Неудовлетворительность упаковки, удостоверенная протоколом, а при отсутствии такового - при наличии доказательств невозможности выявления недостатков упаковки при ее наружном осмотре, служила основанием освобождения железной дороги от ответственности за проистекающие из данного обстоятельства последствия. И напротив, на грузоотправителя возлагалась обязанность возместить железной дороге убытки, причиненные перевозкой груза в ненадлежащей упаковке (ст. 65 Общего устава).

Аналогичным образом регулировались обязанности грузоотправителя по обеспечению надлежащей упаковки груза, предъявленного к перевозке, применительно ко всем видам перевозок в проекте Гражданского Уложения (ст. 2006), согласно которому отправитель обязан сдать перевозчику груз в надлежащей упаковке, если таковая требуется по свойству груза; неудовлетворительность упаковки освобождает перевозчика от ответственности за происшедшие от этого последствия и возлагает на отправителя обязанность возместить перевозчику причиненные таким упущением убытки; перевозчик, принявший груз без оговорки, лишается права ссылаться на неудовлетворительность упаковки, за исключением тех случаев, когда недостатки упаковки не могли быть замечены по наружному виду во время приема груза к перевозке.

Вместе с тем комментарий Редакционной комиссии к данным положениям проекта ГУ выходил за рамки соответствующих норм и, видимо, имел своей целью предопределить практику их применения. Так, по мнению Комиссии, "возлагать заботу об упаковке груза и ответственность за неудовлетворительность упаковки исключительно на грузоотправителя было бы не всегда справедливо. Грузоотправитель не может знать всех опасностей, сопряженных с перевозкой груза, между тем как перевозчик может и должен быть знаком с устройством перевозочных средств, состоянием путей, способом загрузки и выгрузки и другими условиями перевозки, могущими оказать вредное действие на груз. Если перевозчик, зная, что сдаваемый ему для перевозки груз вследствие неудовлетворительной упаковки может подвергнуться гибели или повреждению, примет таковой груз единственно с целью воспользоваться провозной платой, то очевидно, что перевозчик должен быть признан недобросовестным и более виновным, чем отправитель. А так как забота о самой упаковке лежит на грузоотправителе (ст. 2006, ч. 1), то перевозчик обязан лишь указать отправителю на неудовлетворительность упаковки... а при нежелании последнего исправить таковую, может оградить себя от ответственности принятием груза с оговоркой о недостатках упаковки... Само собой разумеется, что такая оговорка... для получения доказательственной силы в пользу перевозчика, должна заключать в себе заявление или признание самого грузоотправителя о состоянии упаковки..." <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 577.

Кроме того, Редакционная комиссия отмечала, что неудовлетворительность упаковки груза освобождает перевозчика от ответственности за несохранность груза при перевозке лишь в том случае, когда недостатки упаковки не могли быть замечены во время приема груза к перевозке. Однако в случае последующего обнаружения перевозчиком недостатков упаковки, которые не были заметны при приеме груза, а также при повреждении упаковки в пути перевозчик обязан исправить ее

за счет грузоотправителя и не может, если он не произвел необходимых исправлений по своей вине, ссылаться в свое оправдание на то, что указанные недостатки упаковки не были заметны при приеме груза к перевозке. "Обязанность перевозчика исправлять упаковку груза во время перевозки вытекает из общего начала обязательственного права, по которому договоры должны быть исполняемы по доброй совести" <*>.

<*> Там же.

Что касается формы заключения договора перевозки, то на российских железных дорогах действовала система двух документов: накладной и дубликата накладной. Накладная составлялась самим грузоотправителем или по его указанию станцией отправления. Печатные бланки накладных выдавались железной дорогой всем желающим за определенную плату (ст. 56 Общего устава). Значение накладной состояло в том, что она не только удостоверяла заключение договора перевозки груза, но и сопровождала перевозимый груз на всем пути его следования. Железная дорога имела право потребовать от грузоотправителя составления отдельных накладных на скоропортящиеся грузы, а также на иные грузы, которые по своим свойствам не могли быть помещены вместе с другими предметами. Если партия груза превышала вместимость одного вагона, отдельные накладные составлялись на каждый вагон. Кроме того, не допускалась отправка по одной накладной: предметов, дозволенных к перевозке лишь с соблюдением особых условий, и предметов, дозволенных безусловно к перевозке; предметов, подлежащих таможенным, акцизным и полицейским обрядностям, и предметов, этим обрядностям не подлежащих; грузов, отправляемых на имя известного лица, и грузов, отправляемых на предъявителя (ст. 58 Общего устава).

Поскольку обязанность оформления накладной возлагалась на отправителя, то он нес и все отрицательные последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, содержащихся в накладной (ст. 59 Общего устава).

Особый интерес вызывает другой документ, удостоверявший принятие груза к перевозке, который выдавался грузоотправителю, - дубликат накладной (второй экземпляр накладной). Г.Ф. Шершеневич отмечал: "Однако дубликат накладной, выдаваемый железной дорогой, не является только копией договора, заключенного между нею и отправителем. В руках отправителя дубликат является и распорядительной бумагой, именной по именованным накладным и предъявительской по таким же накладным..." <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. С. 214.

Дело в том, что груз мог быть отправлен как на имя определенного лица, так и на предъявителя дубликата накладной (ст. 55 Общего устава). Но держатель дубликата накладной имел право не только на получение груза в пункте назначения, за ним признавалось право распоряжения грузом начиная с момента выдачи дубликата накладной. В частности, держатель дубликата накладной мог потребовать через станцию отправителя, чтобы груз: был выдан обратно на станции отправления; был выдан на промежуточной станции; был выдан не тому лицу, которое указано в накладной. Дорога не имела права отказаться от исполнения требований держателя дубликата накладной (ст. 78 Общего устава).

Таким образом, дубликат накладной по сути являлся ценной бумагой, удостоверяющей право ее держателя на распоряжение грузом, что делало возможным участие данного права в имущественном обороте путем использования дубликата накладной в качестве объекта различных сделок. В этом смысле дубликату накладной были присущи основные признаки складского свидетельства.

Однако не на всех видах транспорта использовалась система двух документов. К примеру, как отмечал Г.Ф. Шершеневич, "в речной перевозке у нас принята система одного документа, условия договора определяются квитанцией, выдаваемой отправителю пароходною конторою" <*>. При подготовке проекта Гражданского Уложения была предпринята попытка создать универсальную систему оформления перевозок грузов различными видами транспорта. Эта цель достигалась путем включения в проект ГУ нормы, согласно которой доказательством договора перевозки может служить накладная на груз, переданная отправителем перевозчику, а равно квитанция в приеме груза к перевозке, выданная перевозчиком отправителю (ст. 2008 проекта). При этом Редакционная комиссия исходила из того, что "обыкновенно и, в особенности, при заключении договора с общественными возчиками, стороны выдают друг другу документы, удостоверяющие их права и обязательства, т.е. составляют договор в двух образцах, один из которых (накладная) подписывается отправителем, а другой (квитанция) перевозчиком... Накладная и квитанция ни каждая в отдельности, ни совместно не составляют необходимой формы заключения договора перевозки, но имеют по ст. 2008 значение лишь письменного доказательства, подтверждающего существование и содержание договора перевозки" <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. С. 214.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 580.

Рассматривая роль и значение квитанции, Комиссия подчеркивала, что "по существу и содержанию своему квитанция перевозчика заключает в себе обязательство сдать получателю принятый груз, т.е. тот самый груз, который был принят к перевозке. Из этого положения следует, что перевозчик обязан сдать груз в том количестве и в том виде, в каком он его получил, хотя бы груз при сдаче в большем количестве и лучшего качества, чем показано в квитанции, и что, наоборот, перевозчик не отвечает за недостачу груза и за отсутствие указанных в квитанции качеств его, если докажет, что груз был принят им действительно в том количестве и с теми же качествами, которые оказались при сдаче его получателю" <*>.

<*> Там же. С. 581.

Вместе с тем проектом ГУ (ст. 2010) предусматривалась возможность выдачи перевозчиком отправителю по требованию последнего квитанции с указанием в ней получателя, которому должен быть сдан груз (именная квитанция) либо без указания получателя (квитанция на предъявителя). Такие квитанции должны были содержать все сведения о перевозке, указанные в накладной, и признавались не только удостоверением факта приема груза к перевозке, но и доказательством содержания самого договора перевозки.

В материалах Редакционной комиссии обращается внимание на то, что главное отличие

именной квитанции от накладной состоит в том, что квитанция служит не только доказательством договорных отношений между отправителем и перевозчиком, но со времени перехода ее в руки получателя устанавливаются непосредственные обязательственные отношения между перевозчиком и получателем, что "лишает как перевозчика, так и отправителя права отменять или видоизменять договор перевозки, хотя бы груз находился еще в пути, и право получателя требовать сдачи его... еще не возникло" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 588.

Таким образом, именная квитанция выполняла роль единственного письменного доказательства принадлежащего соответственно отправителю или получателю (в зависимости от того, кто из них являлся держателем квитанции) права распоряжения самим грузом. Более того, Редакционная комиссия полагала, что владение квитанцией равносильно владению грузом и что передача или вручение квитанции другому лицу, подобно передаче морского коносамента, равносильны передаче самого груза. "На этом основании, - подчеркивала Комиссия, - передача проданного движимого имущества может быть совершена вручением покупщику так называемых распорядительных документов, к которым относятся, между прочим, грузовые квитанции или дубликаты накладных, коносамента, складочные свидетельства и т.п... Из вышеизложенного видно, что именная квитанция, предоставляя ее держателю (отправителю или получателю) не только право требования к перевозчику о сдаче груза, но и право распоряжения самим грузом, находящимся во владении другого лица, перевозчика, может устанавливать вещные отношения между последующими держателями квитанции, как-то: право собственности, заклад, давностное владение и т.п., смотря по правооснованию передачи квитанции" <*>.

<*> Там же. С. 589.

Необходимость квитанций на предъявителя Редакционная комиссия объясняла следующим образом: "При дальности наших расстояний, при наших климатических условиях, часто замедляющих перевозку, при залежах грузов на наших железных дорогах, без бумаги, которая могла бы служить предметом оборота вместо самого груза, во время нахождения его в руках перевозчиков... обойтись нельзя. К тому же недопущение квитанции на предъявителя противоречило бы и господствовавшей по сие время практике, которая признает, что неограниченное обращение предъявительских квитанций на груз представляется желательным в интересах торгового оборота" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 591.

Содержание договора

Учитывая реальный характер договора перевозки грузов, т.е. договор считался заключенным с

момента принятия перевозчиком от отправителя груза, что удостоверялось накладной и квитанцией, содержание обязательства, возникающего из такого договора, сводилось в основном к обязанностям перевозчика по своевременной доставке груза в пункт назначения, обеспечению его сохранности и выдаче (сдаче) груза получателю либо иному уполномоченному лицу.

Сроки доставки грузов определялись съездами представителей железных дорог и утверждались советом по железнодорожным делам при Министерстве путей сообщения. В таком же порядке составлялись и утверждались правила об исчислении, изменении и перерыве сроков доставки грузов. Срок доставки груза исчислялся с полуночи, следующей за днем наложения штампа на накладной, а для грузов, принятых с ожиданием на складе, - с полуночи, следующей за днем наступления очереди отправки груза (ст. 53 Общего устава). Грузы большой скорости, отправляясь через сутки после наложения на накладную штампа станции железной дороги, должны были проходить по 300 верст в первые двое суток и по 400 - в дальнейшем; грузы малой скорости - по 150 верст в сутки при повагонной отправке и 120 - при попутной отгрузке. В случаях, определенных правилами перевозок грузов, допускался перерыв сроков доставки грузов: 1) вследствие остановки движения, происшедшей от несчастного случая с поездом, повреждения пути от снежного заноса, от атмосферных явлений, чрезвычайного накопления по линии нагруженных вагонов; 2) на время исполнения таможенных или полицейских правил; 3) в силу особых условий движения, установленных распоряжением Министерства путей сообщения. О каждом перерыве сроков доставки грузов железная дорога вывешивала объявление у кассы, уведомляла другие дороги, связанные с ней прямым сообщением. Сведения о всех случаях перерыва сроков доставки публиковались Министерством путей сообщения <*>.

<*> См.: Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. С. 215.

За нарушение установленных сроков доставки грузов железная дорога несла ответственность в виде неустойки перед лицом, имеющим право распоряжения грузом (грузохозяином), в размере пяти процентов от суммы провозной платы за каждые просроченные сутки, но не более всей причитающейся перевозчику провозной платы (ст. 110 Общего устава).

Как видно, ответственность железных дорог за нарушение установленных сроков доставки грузов была предусмотрена Общим уставом российских железных дорог в форме исключительной неустойки. Однако при подготовке проекта Гражданского уложения Редакционная комиссия сочла необходимым ужесточить ответственность перевозчика за нарушение сроков доставки грузов. Проект ГУ (ст. 2027) устанавливал, что перевозчик, доставивший груз после срока, должен возместить убытки, если не докажет, что он не мог устранить просрочку, несмотря на принятие им всех мер, которые лежат на обязанности исправного перевозчика. Причем комиссия разъясняла, что "слово "убытки" за отсутствием в ст. 227 каких-либо ограничений должно быть понимаемо в обширном смысле... Поэтому к убыткам, подлежащим удовлетворению в случае допущения перевозчиком просрочки, относятся убытки, понесенные получателем вследствие понижения цены товара, порчи груза и т.п. Если груз подвергся повреждению или частичной гибели именно вследствие промедления в его доставке, то перевозчик может подлежать различной ответственности за убытки, смотря по тому, доказал ли он случайность просрочки или нет; в первом случае перевозчик, освобождаясь от ответственности за просрочку, обязан тем не менее вознаградить получателя за частичную гибель или повреждение груза... по биржевой или торговой цене; во втором же случае, т.е. когда перевозчик

ответственен за просрочку, он обязан вознаградить получателя на основании ст. 2027 за все убытки, понесенные им от повреждения или частичной гибели груза" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 615.

С момента приема груза к перевозке на перевозчике лежала обязанность обеспечить сохранность груза. Действовавшее в ту пору законодательство устанавливало ответственность перевозчика за нарушение этой обязанности, выразившееся в утрате или повреждении груза. Под утратой груза понималась невозможность выдачи груза получателю; признавалось, что утрата бывает полной или частичной. Повреждением считалось такое изменение груза, при котором он перестает соответствовать своему назначению <*>.

<*> См., напр.: Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. С. 217.

Общий устав российских железных дорог (ст. 102) предусматривал, что железная дорога отвечает за утрату и повреждение груза, последовавшие в течение времени от заключения договора (т.е. с момента приема груза) до выдачи груза получателю или иному управомоченному лицу, если она не докажет, что утрата или повреждение груза произошли: 1) по вине лица, имеющего право распоряжения грузом, или вследствие исполнения дорогой требований этого лица; 2) по причине отсутствия или недостаточности упаковки груза, при условии, что данные обстоятельства были подтверждены протоколом либо недостатки упаковки нельзя было обнаружить при внешнем осмотре; 3) от свойств самого груза (внутренней порчи, усушки и т.п.); 4) от непреодолимой силы. Груз считался утраченным, если станция назначения не выдавала его получателю в течение 30 дней со дня его востребования.

Анализируя ответственность железных дорог за несохранность перевозимых грузов, Г.Ф. Шершеневич отмечал ее значительные особенности по сравнению с общегражданской ответственностью. Он, в частности, указывал: "Железная дорога отвечает не в силу доказанной ее виновности, а в силу недоказанности с ее стороны обстоятельств, ее оправдывающих. Железная дорога не может освободиться от ответственности тем только, что сошлется на отсутствие с ее стороны вины; не освобождает ее и то, если она докажет, что вела себя как "исправный возчик"... Тяжесть доказательств распределяется следующим образом. Доказывание факта утраты или повреждения лежит на грузохозяйне, доказывание фактов, устраняющих ответственность за них, лежит на железной дороге. Если железная дорога не докажет факта, по закону ее оправдывающего, то она ответит и за случайность" <*>.

<*> См., напр.: Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. С. 217.

Вместе с тем Общий устав российских железных дорог (ст. 104) включал в себя перечень случаев несохранности перевозимых грузов, за которую железная дорога не несла ответственности. К числу таких случаев относились: 1) повреждение груза, который согласно установленным условиям

перевозки или по особому соглашению с отправителем перевозился в открытых вагонах, когда повреждение груза произошло от опасности, зависящей от указанного способа перевозки; 2) повреждение груза, который согласно сделанному в накладной заявлению отправителя был сдан к перевозке без упаковки или в неудовлетворительной упаковке, когда повреждение груза имело место вследствие отсутствия упаковки или ее недоброкачественности; 3) повреждение груза, погрузка или выгрузка которого осуществлялась силами отправителя или получателя, если причиненный ущерб находился в зависимости от самого производства погрузки или выгрузки; 4) повреждение таких грузов, которые по своим свойствам подвержены утрате или повреждению (ржавчина, внутренняя порча, утечка, усушка и т.п.), если ущерб имел место по указанным причинам; 5) причинение вреда животному миру, когда этот вред явился последствием свойств железнодорожной перевозки; 6) повреждение грузов, перевозимых в сопровождении проводящих, когда ущерб был вызван обстоятельствами, устранение которых лежало на обязанности проводящих. Однако и в данных случаях железная дорога не освобождалась от ответственности, если лицо, имеющее право распоряжения грузом, опровергло ссылку дороги на то, что повреждение груза имело место в силу одной из названных причин.

Размер вознаграждения за утрату или повреждение груза исчислялся по торговой (биржевой или рыночной) цене, а при отсутствии таковой - по обыкновенной стоимости, которую однородные грузы того же качества имели в то время и в том месте, когда и где должна была произойти выдача груза (ст. 107 Общего устава).

Необходимым условием удовлетворения требований получателя, связанных с несохранностью груза, являлось соблюдение получателем установленного порядка удовлетворения факта утраты (частичной) или повреждения груза. Если получатель принимал груз, не потребовав от дороги проверки его наличия или сохранности, то с приемом груза погашались всякие претензии к железной дороге, за исключением только тех требований, которые были удовлетворены надлежащими протоколами. Такие протоколы составлялись агентами железной дороги в присутствии жандармов железнодорожной полиции и двух свидетелей, а при наличии возможности - и лица, имеющего право распоряжения грузом (ст. 88, 102 Общего устава).

При подготовке проекта Гражданского уложения предполагалось несколько скорректировать правовое регулирование ответственности перевозчиков за несохранность перевозимых грузов. Проект ГУ включал в себя общую норму (ст. 2028), согласно которой перевозчик отвечает за гибель или повреждение груза со времени приема его к перевозке до сдачи получателю, если не докажет, что гибель или повреждение груза произошли от непреодолимой силы, от свойства самого груза, от незаметных по наружному виду недостатков упаковки или же по вине отправителя.

В комментарии Редакционной комиссии к данной норме отмечалось: "Существенное различие между правилами ст. 102 Общего устава российских железных дорог и общими началами обязательственного права состоит в том, что железная дорога при наличии причинной связи между утратой или повреждением груза и каким-либо упущением своих служащих или рабочих не вправе доказывать, например, что груз погиб или повредился вследствие внезапной болезни или смерти железнодорожного рабочего (причинение вреда без вины), но может освободиться от ответственности лишь тогда, когда докажет, что предполагаемая законом или кажущаяся причинная связь между железной дорогой и утратой или повреждением груза вовсе не существует, а именно что действительной причиной происшедшего вреда является сам отправитель или его груз или непреодолимая сила" <*>.

Необходимость такой усиленной ответственности перевозчика за несохранность перевозимых грузов Комиссия объясняла тем, что "груз во время нахождения его в пути состоит в полной власти перевозчика, а сам отправитель, в отличие от верителей по другим договорам, не имеет никакой возможности наблюдать за целостью груза, находящегося не только в дальнем расстоянии от отправителя, но иногда и на неизвестном ему пути. Даже в тех исключительных случаях, когда груз перевозится в сопровождении лица, уполномоченного отправителем... провожатый не имеет никакого влияния на самую перевозку, но может ограждать груз только от некоторых опасностей" <*>.

<*> Там же.

Для составителей проекта ГУ было очевидным, что лицо, требующее вознаграждения за гибель или повреждение груза, во всех случаях имеет право, несмотря на наличие одного из приведенных в ст. 2028 проекта обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, доказывать, что несохранность груза имела место все-таки по вине перевозчика, например что непреодолимая сила (взрыв корабля, крушение судна, попавшего в бурю, и т.п.) не предупреждена перевозчиком с умыслом или по неосторожности, что внутренняя порча груза или естественная убыль в его весе в конкретном случае не произошла бы, если бы перевозчик принял необходимые и доступные для него меры предосторожности, что груз, подвергшийся порче вследствие незаметных при его приеме недостатков упаковки, остался бы в целости и не подвергся порче, если бы перевозчик после обнаружения неудовлетворительности упаковки исправил ее, что наряду с виной отправителя существует и вина перевозчика, например в случае необращения им внимания отправителя на явную неудовлетворительность упаковки.

В результате Редакционная комиссия приходит к выводу, что из содержания ст. 2028 проекта вытекает, что "первозчик, если он является прямой или косвенной причиной гибели или повреждения груза, не может в свое оправдание ссылаться на одно отсутствие своей вины (умысла или неосторожности), т.е. доказывать, что событие, причинившее вред, не могло быть предусмотрено и предупреждено при надлежащей осмотрительности; от отвечает, следовательно, даже за случайную гибель или повреждение груза в отличие от общих правил об ответственности должников за неисполнение обязательств" <*>.

<*> Там же. С. 619.

Такое, казалось бы, бесспорное основание освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза, как недостача в результате его естественной убыли, также было подвергнуто особому регулированию. На этот счет в проекте ГУ (ст. 2029) имелось несколько правил. Во-первых, в отношении грузов, которые по своим естественным свойствам подвержены во время перевозки убыли в весе или в мере, сторонам предоставлялось право заранее определить процентный размер убыли, не подлежащей вознаграждению со стороны перевозчика. Во-вторых, допускаемый по соглашению сторон или в силу обычая делового оборота размер естественной убыли должен был

определяться не в отношении всей партии груза, перевозимой по одной накладной, а применительно к каждому отдельному месту груза. В-третьих, перевозчик не освобождался от ответственности за убыль в весе или мере груза, если получатель докажет, что убыль последовала не от естественных свойств груза или что она при данных обстоятельствах не могла достигнуть размера, определенного сторонами или допущенного в силу обычая. В-четвертых, вознаграждение за полную гибель груза должно было определяться по тому весу или по той мере, которые груз имел при отправке, без принятия в соображение возможной естественной убыли.

В комментарии Редакционной комиссии к указанной статье подчеркивалось, что данные правила не подлежат применению к так называемой внутренней порче груза вследствие поломки, гниения, подмочки и т.п. или к такой убыли груза, которая происходит не от естественных свойств самого груза, а от других причин (похищение, неосторожное обращение с грузом и т.п.).

По мнению Комиссии, первое правило (о возможности сторон определять размер естественной убыли своим соглашением) устанавливало "предположение, что при определении в договоре перевозки размера возможной убыли в весе или мере груза происшедшая убыль действительно последовала в пределах этого размера от естественных свойств груза, устранивающих ответственность перевозчика согласно ст. 2028 (ч. 1)... Устанавливаемое в ст. 2029 (ч. 1) предположение закона, хотя и не выражено прямо, вытекает, однако, положительно из этой же статьи (ч. 3), в которой предусматривается возможность опровергать означенное предположение, т.е. доказывать, что убыль последовала не от свойства груза (а, например, по вине перевозчика или его служащих) или что она при данных обстоятельствах не могла достигнуть размера, определенного сторонами... или допускаемого обычаем..." <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 622.

Необходимость применения определенных договором или предусмотренных обычаем норм естественной убыли не ко всей партии перевозимого груза, а к каждому отдельному месту груза, объяснялась следующим образом: "Если груз, отправляемый по одной накладной или квитанции, состоит из нескольких мест (ящиков, бочек, кулей и т.п.), то убыль в весе или мере может в некоторых из мест превышать условленный или обычный размер, а в остальных не достигать этого размера, так что перевозчик мог бы зачесть чрезмерную убыль в счет нормальной убыли, допускаемой на весь груз, и освободиться таким образом от ответственности, хотя бы убыль в весе или мере некоторых мест доходила, например, до 50%. Такой способ определения естественной убыли в весе или мере груза может вызвать злоупотребления и повлечь за собой безответственность перевозчика даже при вине его" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 622 - 623.

Регламентировались проектом ГУ и такие основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность грузов, как неудовлетворительность их упаковки или погрузки силами грузоотправителя. На этот счет в проекте имелась норма, в соответствии с которой если гибель или повреждение груза могли произойти вследствие признанной отправителем при сдаче груза неудовлетворительности упаковки или вследствие указанного им способа нагрузки или перевозки

груза, то предполагается, что гибель или повреждение действительно произошли от этих причин, пока лицо, требующее вознаграждения, не докажет противного (ст. 2030).

Редакционная комиссия отмечала, что данная статья преследует цель установить исключение из общего правила об ответственности перевозчика за несохранность груза в том смысле, что при наличии определенных обстоятельств, вызывающих предположение собственной вины отправителя, перевозчик не обязан доказывать, что несохранность груза имела место действительно в силу указанных обстоятельств. Такое исключение из общего правила, по мнению Комиссии, является необходимым главным образом для железных дорог и других общественных возчиков, так как они не вправе заключать с грузоотправителями какие-либо соглашения об устранении или ограничении своей законной ответственности на случай гибели или повреждения груза и при этом не имеют права отказаться от принятия груза к перевозке.

В материалах Редакционной комиссии применительно к данной статье специально подчеркивалось, что неудовлетворительная упаковка груза "только тогда может предполагаться причиной повреждения груза, если отсутствие или неудовлетворительность ее были признаны отправителем при самой сдаче груза к перевозке, например, посредством оговорки, сделанной перевозчиком с согласия отправителя в накладной или выданной последнему квитанции... Если же перевозчик ссылается на незаметные наружному виду недостатки упаковки, то он обязан доказать, что гибель или повреждение груза произошли от этих недостатков" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 625.

В отношении размера вознаграждения за несохранность перевозимых грузов, подлежащего уплате перевозчиком, проект ГУ предусматривал, что указанное вознаграждение определяется по рыночной или биржевой цене, а при ее отсутствии - по обыкновенной стоимости, которую однородные предметы того же качества имели в то время и в том месте, когда и где должна была произойти сдача груза получателю. Провозная плата и все издержки по перевозке, которые должен был уплатить получатель, если бы груз прибыл по назначению в целостности, подлежали исключению из суммы вознаграждения. Сторонам предоставлялось право заранее определить сумму вознаграждения на случай гибели или повреждения груза. Однако если будет доказано, что несохранность груза имела место по вине перевозчика, то размер вознаграждения должен был определяться по общим правилам о вознаграждении за убытки, происшедшие от неисполнения обязательств (ст. 2031).

В материалах Редакционной комиссии разъясняется, что под выражением "рыночная или биржевая цена" понимается средняя цена, существующая в данном месте и в данное время на предметы того же рода и качества, какие имел погибший или поврежденный груз. Если же биржевой или рыночной цены на данную вещь не существует (произведение искусства, подержанная мебель и т.п.), то цена груза должна определяться по "биржевой стоимости" подобных вещей, т.е. по той пользе, которую данная вещь может иметь для каждого. Выражения "рыночная или биржевая цена" и "обыкновенная стоимость" указывали также на то, что получатель не имел права на возмещение ни ожидаемой прибыли, ни той ценности, которую вещь имела лично для него по своей особой пользе или по своему особому назначению.

"Определение вознаграждения за повреждение груза, - указывала Комиссия, - производится по ст. 2031 (ч. 1) лишь по стоимости, т.е. за уменьшение стоимости груза, а не по другим основаниям.

Поэтому получатель не только не имеет права требовать от перевозчика исправления поврежденного груза... но не вправе требовать и вознаграждения в размере, необходимом для исправления поврежденной вещи, между тем как это допускается, например, по правилам о вознаграждении за вред, причиненный недозволенными действиями, и по правилам о договоре страхования" <*>.

<*> Там же. С. 627.

Далее Комиссия подчеркивала, что в рыночной или биржевой цене либо обыкновенной цене груза, определяемой по месту его назначения, заключаются и все издержки, которые были необходимы для доставки груза. Поэтому издержки (например, провозная плата, таможенные сборы и т.п.), уплаченные отправителем вперед, входят в состав вознаграждения, определяемого по цене груза. Если же указанные платежи причитаются перевозчику от получателя, то они подлежат вычету из суммы вознаграждения за несохранность перевозимого груза, подлежащей уплате перевозчиком, так как в противном случае получатель мог бы воспользоваться, вследствие сделанного им сбережения в расходах, таким вознаграждением в качестве неосновательного обогащения.

Право сторон договора перевозки определить заранее своим соглашением размер причитающегося вознаграждения на случай несохранности перевозимого груза рассматривалось Редакционной комиссией как исключение из общего правила, не распространявшееся на общественных возчиков, которым было запрещено изменять установленную ответственность за нарушение договора перевозки на основании соглашения с грузоотправителем. Для остальных случаев соглашение о сумме вознаграждения, которая могла быть выше или ниже торговой или обыкновенной цены и даже включать в себя косвенные убытки грузоотправителя, имело то значение, что отправитель (получатель), требующий вознаграждения, освобождался от обязанности доказывать стоимость погибшего или поврежденного груза и вообще размер понесенных убытков. "Но это значение может быть придаваемо соглашению о размере вознаграждения лишь тогда, если из договора сторон положительно вытекает такое намерение их" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 627.

Обращалось внимание также на то, что соглашение сторон договора перевозки об определении размера вознаграждения на случай несохранности перевозимого груза необходимо отличать от объявления стоимости груза отправителем с согласия перевозчика. В последнем случае получатель (отправитель), предъявляющий соответствующее требование к перевозчику, не освобождался от обязанности доказать размер понесенных им убытков.

Наибольший интерес для современного исследователя представляет, конечно же, положение о том, что при наличии вины перевозчика в несохранности груза он обязывался возместить убытки без учета специальных норм об ограничении ответственности перевозчика по общим правилам о возмещении убытков, причиненных неисполнением гражданско-правовых обязательств.

Редакционная комиссия объясняла необходимость данного законоположения следующим образом: "Предоставляемая перевозчику льгота в отношении размера убытков, подлежащих возмещению за погибший или поврежденный груз (ст. 2031, ч. 1), объясняется строгостью условий,

при которых возникает самая ответственность перевозчика за целостность груза (ст. 2028, ч. 1), а также желанием упростить и ускорить расчеты по вознаграждению в обоюдном интересе перевозчика и получателя. Но если последний требует вознаграждения не на основании ст. 2028 (ч. 1), т.е. не на основании предполагаемой вины или даже при доказанном отсутствии вины перевозчика, но в состоянии доказать его вину, то потерпевший получатель не может быть лишен права на получение вознаграждения за все понесенные им убытки согласно общим началам о размере вознаграждения за неисполнение обязательств (ст. 2031, ч. 4 проекта), а именно не только за стоимость груза по особой для него, получателя, цене, но и за другие убытки" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 628.

На наш взгляд, такой подход был основан на чисто формально-юридической стороне дела (виновен перевозчик или нет) и совершенно не учитывал особого экономического положения перевозчиков или хотя бы тех из них, которые осуществляли свою деятельность на основе правительственных концессий (общественных возчиков). Ведь занимая монопольное положение, указанные перевозчики обслуживали многочисленных грузоотправителей и грузополучателей. Наделение последних неограниченным правом требовать возмещения убытков, в том числе и в форме неполученных доходов, например по сделкам, не исполненным в связи с несохранностью грузов, могло разорить соответствующих перевозчиков.

Следующая основная обязанность перевозчика, присущая всякому договору перевозки грузов, - сдача доставленного груза получателю или иному управомоченному лицу.

Общий устав российских железных дорог (ст. 86) предусматривал, что железная дорога обязана выдавать грузы на станции назначения в определенное для действий станции время немедленно после уплаты всех платежей и сборов, причитающихся по данной перевозке как железным дорогам, так и другим предприятиям и учреждениям. Груз, который перевозился по именной накладной, выдавался получателю, указанному в накладной; груз, перевозимый по накладной на предъявителя, подлежал выдаче держателю дубликата накладной.

О грузах, прибывших на станцию назначения, вывешивались объявления или составлялись алфавитные справочные реестры. Станция была обязана направлять получателям извещения (уведомления, повестки) о прибытии грузов не позднее двенадцати часов дня, следующего после прибытия груза. В таких извещениях указывалась также сумма причитающихся железной дороге платежей. В случае неисполнения железной дорогой обязанности по уведомлению получателя о прибывшем в его адрес грузе дорога лишалась возможности получить плату за хранение груза на станции назначения.

Если железнодорожные вагоны подавались под выгрузку средствами грузополучателя, последнему предоставлялось 12 часов на выгрузку груза. В случае просрочки выгрузки груза с получателя взималась плата за простой вагонов. При чрезмерном накоплении грузов и медленной их приемке получателями сроки бесплатного хранения и простоя вагонов могли быть сокращены начальником станции с разрешения Министерства путей сообщения. Течение сроков хранения грузов приостанавливалось в те дни, когда станция не производила выдачи грузов.

Выдача грузов сопровождалась обменом перевозочных документов, имевшихся у железной дороги и получателя. У получателя отбирался дубликат накладной, а взамен ему выдавался

подлинник накладной на соответствующую отправку груза, в котором станцией производились отметки о выдаче груза и о взысканных с получателя платежах.

Получатель имел право потребовать от железной дороги взвесить выдаваемый товар. Причем расходы от операции по взвешиванию груза распределялись в зависимости от того, выявлялась ли недостача выдаваемого груза. При обнаружении недостачи веса груза все издержки на взвешивание несла железная дорога, в остальных случаях все расходы возлагались на получателя.

При обнаружении во время пути следования или на станции назначения утраты или повреждения груза железной дороге вменялось в обязанность немедленно приступить к проверке груза и определению размера ущерба. Проверка производилась в присутствии чинов жандармерии железнодорожной полиции и двух свидетелей, а в случае необходимости - эксперта. При возможности к проверке груза привлекался также получатель, а в пути следования - лицо, имеющее право распоряжения грузом. Результаты проверки фиксировались в протоколе, копия которого выдавалась получателю или иному лицу, имеющему право распоряжения грузом по требованию последних.

Грузы, не принятые получателями в течение 30 дней со дня их прибытия на станцию назначения, считались не востребованными. В отношении таких грузов вводился специальный порядок их выдачи. Станция железной дороги была обязана опубликовать сведения о не востребованном грузе в губернских или местных ведомостях, а также уведомить об этом грузоотправителя. Отправитель не востребованного груза, который перевозился по именной накладной, был вправе распорядиться грузом при условии представления дубликата накладной. Если же не востребованный груз был доставлен на станцию назначения на основе накладной на предъявителя, его отправитель мог распорядиться грузом и без представления дубликата накладной.

В случаях, когда в течение четырех месяцев со дня прибытия груза на станцию назначения получатель не обращался за выдачей груза, а отправитель не распорядился не востребованным грузом, указанный груз подлежал продаже с открытых торгов. Из вырученных денег удерживались платежи, причитающиеся железной дороге, а остальная сумма вносилась на депозит в государственном кредитном учреждении и по истечении года обращалась в пользу железной дороги.

Порядок выдачи (сдачи) грузов перевозчиком, уже применительно к любому договору перевозки, должен был регулироваться совокупностью норм, включенных в проект Гражданского уложения. Согласно проекту (ст. 2014) по прибытии в место назначения груза, не подлежащего доставке на дом, перевозчик обязан немедленно известить об этом получателя, если адрес последнего был указан отправителем или вообще известен перевозчику. В соответствии с другой нормой при невозможности разыскать получателя, при отказе последнего от получения груза, а также при наличии спора о состоянии груза, о размере причитающегося перевозчику платежа и т.п. на перевозчика возлагалась обязанность немедленно известить об этом отправителя. В этих случаях перевозчик, отправитель, получатель или иные заинтересованные лица наделялись правом требовать освидетельствования груза специалистами (сведущими людьми) в порядке обеспечения доказательств. В случае непринятия груза в условленный, обычный или соответствующий обязательствам срок перевозчик имел право требовать особого вознаграждения за хранение груза или мог отдать его за счет и страх отправителя на хранение на общественный склад или благонадежному лицу (ст. 2015).

Если в течение срока, необходимого для ответа на извещение перевозчика о не востребованности груза, ни отправитель, ни получатель не распорядятся грузом, перевозчик был вправе для получения

провозной платы и других причитающихся ему платежей продать непринятый груз или его часть по рыночной или биржевой цене, а при ее отсутствии - просить суд о продаже груза с публичных торгов. Из вырученных от продажи денег перевозчик мог получить провозную плату и другие причитающиеся ему платежи, а остаток подлежал зачислению на депозит суда для выдачи по принадлежности (ст. 2016 проекта ГУ).

Комментируя указанные положения, Редакционная комиссия отмечала, что доставкой груза в место назначения договор перевозки не может считаться окончательно исполненным, так как для этого требуется еще сдача груза получателю. Однако перевозчик может встретить различные препятствия, лишаящие его возможности сдать груз получателю. При наступлении подобных препятствий в исполнении договора перевозчик не обязан и не вправе доставить груз обратно в место отправления, так как для этого необходимо заключение нового договора перевозки. Интересы перевозчика достаточно обеспечены принадлежащим ему по закону закладным правом на груз, которое может быть осуществлено посредством продажи груза и удержания из вырученной суммы провозной платы и иных причитающихся перевозчику платежей. Несомненно, что такие меры со стороны перевозчика могут оказаться весьма невыгодными для отправителя, который вследствие непринятия груза получателем остается единственным ответственным лицом по договору перевозки и потому имеет интерес своевременно получить сведения о препятствиях, возникших при сдаче груза. В связи с этим на перевозчика должна быть возложена обязанность по немедленному извещению отправителя о подобных препятствиях. Отправитель же, получив такое извещение, приобретает возможность устранить соответствующее препятствие, например путем указания точного адреса получателя, может предупредить продажу груза внесением причитающихся перевозчику платежей, принять меры к освидетельствованию груза. Кроме того, отправитель может сам принять груз, назначить другого получателя и вообще распорядиться грузом по своему усмотрению.

После доставки груза в место назначения перевозчик обязан был, согласно проекту ГУ, хранить груз до сдачи его получателю, но лишь в течение известного времени, определяемого договором, обычаем или законодательством. "По истечении срока для принятия груза это обязательство перевозчика хранить груз прекращается и превращается, в силу закона, в обыкновенное обязательство поклажи, если просрочка произошла по вине получателя или хотя бы без его вины, но также и без вины перевозчика" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 599.

В случае непринятия груза получателем перевозчик мог не только освободиться от обязанности дальнейшего хранения груза сдачей его на хранение постороннему лицу, но и получить причитающиеся в его пользу по договору перевозки платежи наиболее простым способом - путем продажи груза.

Обязанностям перевозчика по сдаче груза в проекте ГУ противопоставлялись соответствующие права получателя. Согласно проекту по прибытии груза в место назначения получатель имеет право от своего имени требовать сдачи груза и вообще осуществлять все права, вытекающие из договора перевозки (ст. 2017).

Данная статья проекта ГУ имеет принципиальное значение для правильного понимания взглядов дореволюционных российских цивилистов на конструкцию договора перевозки груза в целом и на

правовое положение получателя груза в особенности. Тем более что и в советский период, и в наши дни эти вопросы остаются дискуссионными.

Итак, в материалах Редакционной комиссии отмечалось, что по договору перевозки перевозчик обязуется сдать груз в месте назначения третьему лицу (получателю), в заключении договора не участвовавшему. Таким образом, правило, содержащееся в ст. 2017 проекта ГУ, вытекает уже из понятия договора перевозки и обыкновенного намерения участвующих в договоре лиц. Однако необходимо более точное определение времени, с которого возникает право получателя, потому что договор перевозки, имея сходство с договорами в пользу третьих лиц, устанавливает известные обязательственные отношения между перевозчиком и получателем еще до доставки груза в место назначения. Вместе с тем в тех случаях, когда перевозка осуществляется на основании письменного или устного договора или только накладной без выдачи квитанции, имеющей самостоятельное значение обязательства (в отличие от простой расписки в принятии груза к перевозке), возникает вопрос, с какого момента указанный отправителем в накладной или в договоре с перевозчиком получатель становится кредитором (верителем) перевозчика и приобретает права, вытекающие для него из договора перевозки. "Исходя из того соображения, что главным распорядителем груза должен быть признан отправитель, который заключил договор и от которого зависит само определение лица получателя, проект устанавливает в ст. 2017, что получатель приобретает право по договору перевозки только по прибытии груза в место назначения... Выражением, что получатель может "от своего имени" осуществлять права, вытекающие из договора перевозки, указывается на то, что получатель приобрел право непосредственно в силу договора перевозки и потому не нуждается в особом полномочии со стороны отправителя, но может осуществлять эти права самостоятельно (с внешней стороны), хотя бы он был комиссионером или приказчиком самого отправителя или другого лица, например покупателя груза" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 602.

Место получателя в договорных отношениях, связанных с перевозкой груза, определялось составителями проекта ГУ путем признания его самостоятельным кредитором (верителем) по отношению к перевозчику. "Получатель имеет право, - подчеркивала комиссия, - осуществить все права, вытекающие для него из договора перевозки, как-то: право на сдачу груза, на получение вознаграждения за просрочку в доставке груза, за гибель или повреждение груза и т.п.; но получатель, не являясь ни поверенным, ни преемником отправителя, не может предъявить к перевозчику требования по другим обязательствам, принятым последним лично по отношению к отправителю. Получатель является самостоятельным верителем и в том смысле, что перевозчик не может предъявлять против него возражения, которые он мог бы приводить лично против отправителя, хотя, с другой стороны, получатель может осуществлять установленные для него в договоре (например, накладной) права лишь настолько, насколько эти права не видоизменены отправителем по соглашению с перевозчиком или по одностороннему требованию до прибытия груза в место назначения, например, посредством возврата части груза отправителем или выдачи ее другому получателю..." <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 602.

Напомним, что применительно к договору перевозки груза, который оформлялся накладной и квитанцией, Редакционная комиссия пришла к выводу, что непосредственные обязательственные отношения между перевозчиком и указанным в квитанции получателем возникают с момента принятия получателем квитанции от отправителя. Следовательно, в такой ситуации получатель становится кредитором перевозчика не в момент доставки груза в место назначения, а при получении квитанции.

Однако нельзя не заметить, что объем прав требования такого кредитора-получателя по отношению к перевозчику гораздо шире, поскольку еще во время перевозки груза получатель как держатель квитанции получает все права по распоряжению этим грузом. Выходит, что правовое положение получателя как участника договорных отношений по перевозке груза зависело от того, как оформлялась перевозка груза.

Кроме того, если признать получателя самостоятельным кредитором по отношению к перевозчику, неясным и неопределенным становится правовое положение отправителя, который и является истинным и изначальным кредитором в договоре перевозки. Ведь он не выбывает из обязательства вплоть до его прекращения, поскольку в случае не востребоваемости груза получателем право распоряжения грузом принадлежит именно отправителю.

Представляется, что положение получателя в договоре перевозки груза в большей степени напоминает положение третьего лица, в пользу которого заключен договор, нежели кредитора по договору перевозки. В том же проекте Гражданского уложения имеются нормы о договоре, заключенном в пользу третьего лица (ст. 1589 - 1592), по которому исполнения обязательства могут требовать как сторона, возложившая обязательство на должника (т.е. кредитор), так и третье лицо. Причем если третье лицо изъявило должнику согласие воспользоваться предоставленным ему по договору правом, то договорившиеся стороны не могли изменить или отменить договор. Кредитор по такому договору мог воспользоваться своим правом, вытекающим из договора, если этому не препятствовало содержание договора или его существо.

Однако вернемся к обязанности перевозчика по сдаче груза получателю. В проекте ГУ имелась норма, наделяющая получателя правом требовать допуска его к осмотру груза, хотя бы его упаковка по наружному виду была в целости (ст. 2018). Редакционная комиссия разъясняла, что по требованию получателя он должен быть допущен к осмотру груза, т.е. к проверке его веса, меры, качества и т.п., даже в тех случаях, когда груз поступает в место назначения в удовлетворительной упаковке. Все издержки, связанные с такой проверкой, возлагались на получателя, за исключением тех случаев, когда при ее осуществлении обнаруживалась несохранность груза. "Право требовать вскрытия доставленных мест для осмотра груза, - подчеркивала комиссия, - необходимо предоставить получателю и потому, что он может быть покупателем и в этом качестве имеет право отказаться от принятия высланного товара, не соответствующего, например, обещанным качествам, хотя бы сам груз был доставлен в целости и в неповрежденном виде" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 608.

Соблюдение порядка приема груза от перевозчика, своевременное предъявление требований о проверке его количества и состояния, а также о составлении документов (протоколов), фиксирующих

несохранность груза, имели для получателя значение необходимого условия для последующего привлечения перевозчика к ответственности за несохранность перевозимого груза.

Проект ГУ включал статью, в соответствии с которой с приемом груза без оговорки погашаются требования к перевозчику как за просрочку в доставке, так и за гибель или повреждение груза, за исключением требований за такие повреждения или недостачу груза, которые не могли быть замечены при обыкновенном способе приема груза от перевозчика. В последнем случае перевозчик подлежал ответственности, если получатель немедленно по обнаружении повреждения или недостачи груза и не позже семи дней после сдачи груза уведомит о том перевозчика. При этом получатель был обязан доказать, что обнаруженные им повреждения или недостача груза произошли в промежуток времени между приемом груза к перевозке и сдачей его получателю. Указанные правила не должны были применяться в том случае, когда повреждение груза было произведено перевозчиком умышленно или по грубой неосторожности (ст. 2026).

По мнению Редакционной комиссии, перевозчик, имеющий обыкновенно дело с многочисленными грузоотправителями и подлежащий строгой имущественной ответственности за просрочку и за гибель или повреждение груза, находился бы в весьма невыгодном положении и встречал бы чрезвычайные затруднения для своего оправдания в случае предъявления к нему требований по истечении продолжительного времени после сдачи грузов получателям. Поэтому проект ГУ предоставлял перевозчику некоторые облегчения с целью скорейшего прекращения его обязательств по договорам перевозки. "Эти облегчения состоят в том: 1) что получатель, принявший груз без оговорки, признается по закону одобряющим все действия перевозчика и освободившим его от всяких обязательств по исполнению перевозки, так что уже со времени такого приема груза требования к перевозчику о вознаграждении за просрочку в доставке и за гибель или повреждение груза (но не по другим предметам, например о возврате излишней платы) погашаются; 2) что в тех случаях, когда требования за повреждения или частичную гибель груза могут быть предъявляемы к перевозчику, в виде исключения, и после приема груза без оговорки, о таковых требованиях должно быть заявляемо не позже семи дней после сдачи груза, и 3) что в сих последних случаях получатель обязан доказать, что обнаруженные им повреждения или гибель груза произошли в промежуток времени между приемом груза к перевозке и сдачей его получателю" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 612.

Правда, Редакционная комиссия уточняла, что под словами "прием груза" следует понимать не фактическое поступление груза в руки получателя, например для осмотра, но окончательное принятие его с положительным или подразумеваемым изъявлением согласия получателя на освобождение перевозчика от его обязательства. Причем, если груз принимался без оговорки о просрочке в его доставке и об обнаруженной несохранности груза, одобрение получателем исполненной перевозки предполагалось в силу закона и могло быть отвергаемо лишь тогда, когда получатель действовал под влиянием так называемой извинительной ошибки, т.е. когда повреждение или частичная гибель груза не могли быть выявлены при обычном способе приема груза от перевозчика, а тем более когда указанные обстоятельства были умышленно скрыты перевозчиком или когда ошибка получателя при приеме груза произошла под влиянием обмана со стороны перевозчика. Получатель сохранял за собой право требования к перевозчику и в том случае, если он принял груз с оговоркой о неисправном исполнении перевозки.

Проект исходил из того, что одобрение получателем исполненной перевозки может быть выведено именно из приема им груза без оговорки, а не из уплаты или неуплаты провозных денег, что может иметь различное значение. Только уплата, произведенная перевозчику после приема груза, могла бы служить подтверждением изъявления получателем согласия на окончательное освобождение перевозчика от ответственности по договору. Но прием груза без уплаты причитающихся перевозчику денег вообще не может считаться неокончательным и давать получателю право впоследствии без всякого ограничения каким-либо сроком предъявлять к перевозчику требования о вознаграждении за просрочку и за гибель или повреждение груза. Если признать, что обязательства перевозчика окончательно прекращаются лишь после производства ему платежа, то грузополучатель, самовольно удерживающий платеж, имел бы преимущество перед получателем, уплатившим деньги. "Поэтому, - указывает комиссия, - необходимо прийти к заключению, что перевозчик, сдавший груз получателю в кредит... несмотря на неполучение платежа, окончательно освобождается от ответственности... Неуплата провозных денег только тогда может сохранить за получателем право предъявления требований к перевозчику, несмотря на прием груза, когда деньги удерживаются с целью обеспечения заявленных получателем требований, т.е. когда прием груза состоялся с оговоркой со стороны получателя" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 613.

Необходимость вносимых проектом ГУ изменений в правовое регулирование отношений, связанных с приемом грузов от перевозчиков, как отмечала Редакционная комиссия, состояла в том, что положения действовавшего тогда законодательства недостаточно защищали интересы грузополучателей. "Общий устав вовсе не дает грузополучателю права заявлять требования об утрате или повреждении груза, если получатель при приеме груза не потребовал проверки наличности или сохранности... и если утрата или повреждение не удостоверены надлежащими протоколами (ст. 103). Подобные же правила существуют и в уставах наших транспортных обществ. Подобные льготы не представляются необходимыми ни для простых, ни для общественных возчиков и противоречат общим началам обязательственного права. Поэтому ст. 2026 (ч. 2) в обоюдном интересе перевозчика и получателя определяет, чтобы требования сего рода были заявляемы немедленно по обнаружении повреждения или частичной гибели груза и не позже семи дней после сдачи груза получателю... В морской перевозке... допускается после приема груза заявление требований по предмету повреждения или частичной утраты его..." <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 613 - 614.

Итак, своевременная доставка груза в место назначения, обеспечение его сохранности и выдача груза получателю или иному управомоченному лицу составляли основные обязанности перевозчика, вытекающие из всякого договора перевозки. Вместе с тем договором перевозки на перевозчика груза могли быть возложены и некоторые иные обязанности. В этом смысле определенный интерес представляет имевший в те годы широкое распространение договор перевозки с наложенным платежом. В частности, на железную дорогу могло быть возложено поручение взыскать с получателя наложенный платеж за доставленный груз. Общим уставом российских железных дорог отправителю

предоставлялось право наложить на груз платеж, на который ему выдавалось станцией отправления особое свидетельство. Платеж налагался по желанию отправителя в пользу определенного лица или в пользу предъявителя указанного свидетельства. В этом свидетельстве, как именном, так и на предъявителя, указывались отправитель груза, наименование и обозначение веса груза и другие необходимые сведения (ст. 74 Общего устава).

Груз, на который был наложен платеж, мог быть выдан железной дорогой получателю не иначе как после взноса последним наложенного платежа. Полученный наложенный платеж выдавался железной дорогой предъявителю свидетельства или указанному в свидетельстве лицу на станции отправления груза. В случае невыезда получателем груза, на который был наложен платеж, и продажи его по этой причине с публичных торгов на покрытие указанного наложенного платежа использовалась сумма, вырученная от продажи груза, после удержания из нее платежей, причитающихся железной дороге.

Права перевозчика

Обязательство, вытекающее из договора перевозки груза, помимо обязанностей перевозчика включало в себя также право последнего на получение с грузоотправителя и грузополучателя провозной платы и иных причитающихся ему платежей, связанных с перевозкой груза. При этом размер провозной платы и иных платежей, взимаемых в пользу общественных возчиков, определялся в централизованном порядке в соответствии с тарифами. Например, согласно Общему уставу российских железных дорог (ст. 69) железные дороги не имели права взимать за перевозку грузов какие-либо платежи, кроме установленных тарифами и правилами о дополнительных сборах. В то же время железные дороги были не вправе предоставлять грузоотправителям какие-либо уступки против действующих тарифов, равно как и предоставлять отдельным грузоотправителям какие-либо исключительные преимущества в перевозке независимо от тарифной платы. Всякие подобные соглашения запрещались и объявлялись недействительными (ст. 71 Общего устава).

На грузоотправителя не возлагалась обязанность вносить провозную плату в предварительном порядке при передаче груза перевозчику. Платежи по усмотрению отправителя могли быть произведены как при передаче груза для перевозки, так и при его выдаче получателю. Провозная плата и дополнительные сборы, не уплаченные при отправлении, считались переведенными на получателя. Дорога, отправляющая груз, имела право требовать уплаты соответствующих сумм вперед лишь в следующих исключительных случаях: 1) если предъявленный к перевозке груз был подвержен скорой порче; 2) если по своей малоценности груз не вполне обеспечивал причитающиеся за перевозку платежи; 3) если по причине неудовлетворительной упаковки, признанной самим отправителем или удостоверенной в установленном порядке, были возможны частичная утрата груза или ухудшение его качества (ст. 67 Общего устава).

Проект Гражданского уложения также не требовал от грузоотправителя обязательного внесения провозных платежей одновременно с передачей груза перевозчику, а напротив, включал норму, согласно которой с приемом груза получатель принимает на себя обязательство произвести перевозчику платежи, причитающиеся по накладной или квитанции, а именно: не внесенную вперед провозную плату, наложенные на груз платежи и произведенные на него издержки (ст. 2019). В материалах Редакционной комиссии отмечается следующее: "Исходя из того соображения, что перевозчик и отправитель при заключении договора перевозки установили право получателя на выдачу ему груза не безусловно, а под условием производства определенных в договоре (накладной

или квитанции) платежей и что, следовательно, необходимо предположить, что получатель, воспользовавшись означенным предоставленным ему правом, тем самым безмолвно согласился и на исполнение соединенного с этим правом обязательства, проект (ст. 2019) считает целесообразным выразить такое предположение в самом законе... так что получатель, принявший груз, в силу этого обстоятельства признается изъявившим согласие произвести перевозчику причитающиеся по накладной или квитанции платежи, если не докажет, что он принял груз без такого обязательства... Вступив принятием груза в непосредственное обязательственное отношение к перевозчику, получатель обязан произвести последнему причитающиеся по накладной или квитанции платежи..." <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 603 - 604.

В развитие этих положений проект ГУ устанавливал, что перевозчик не обязан к выдаче груза до получения всех причитающихся по перевозке платежей. В случае возникновения спора с получателем груза о размере платежей перевозчик обязывался выдать груз при условии, что получатель выплатит ему признанные платежи, а спорную сумму перечислит на депозит суда. Впоследствии перевозчик, доказавший свое право на оспариваемые получателем платежи, имел преимущественное право перед всеми другими кредиторами (верителями) получателя на удовлетворение своих требований из суммы, внесенной в суд.

Право перевозчика на получение причитающихся ему платежей обеспечивалось законным залогом перевозимого им груза. Так, Общим уставом российских железных дорог (ст. 85) предусматривалось, что перевозимый груз служит для железных дорог обеспечением всех причитающихся им по перевозке платежей, которые подлежат удовлетворению из этого обеспечения преимущественно перед всеми другими долгами грузохранителя. Указанное обеспечение имело силу до тех пор, пока груз находился в ведении железных дорог или третьего лица, хранящего груз за счет железной дороги.

При подготовке проекта Гражданского уложения предполагалось сохранить за перевозчиком залоговое право на перевозимый груз, распространив его на все виды перевозок, что нашло свое подтверждение в нескольких нормах, содержащихся в Проекте (ст. 2022 - 2023). В частности, признавалось, что перевозчик в обеспечение всех причитающихся по перевозке платежей сохраняет закладное право на груз до тех пор, пока груз находится у перевозчика или постороннего лица, принявшего у него груз на хранение. Закладное право сохраняется за перевозчиком и после сдачи груза получателю, если перевозчик предъявит к нему иск в семидневный срок со дня сдачи груза и если этот иск будет обеспечен наложением ареста на груз, пока таковой находится в распоряжении получателя.

В материалах Редакционной комиссии подчеркивалось, что оптимальное обеспечение права перевозчика на провозную плату и иные платежи, связанные с перевозкой груза, может быть достигнуто только предоставлением перевозчику закладного права на перевозимый груз. В силу закладного права на груз требования перевозчика подлежат преимущественному удовлетворению из стоимости груза и отдельно от конкурсного производства в случае несостоятельности должника - собственника этого груза. Закладное право на груз должно принадлежать не только общественным перевозчикам, но и всяким другим (простым) перевозчикам независимо от того, совершают ли они перевозку в виде промысла или в виде случайного предприятия. Как и всякий залогодержатель,

перевозчик пользуется закладным правом на груз лишь до тех пор, пока груз находится в его владении или во владении постороннего лица (например, в товарном складе), которому груз передан на хранение от имени самого перевозчика; в последнем случае перевозчик сохраняет за собой право истребования груза в свое владение и потому не лишается принадлежащего ему закладного права. Вместе с тем обращалось внимание на то, что "закладное право перевозчика на груз простирается только на требования, возникшие из перевозки данного груза, а не из других перевозок или других договорных отношений перевозчика к грузоотправителю или получателю, отличаясь этим от закладного права комиссионера" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 607 - 608.

4. Перевозка грузов в прямом сообщении

Как отмечалось ранее, Общий устав российских железных дорог регулировал перевозки грузов не только в пределах одной железной дороги, но и по железным дорогам, находящимся в прямом сообщении, и предписывал дорогам передавать перевозимые грузы с одной дороги на другую без участия в том хозяина груза (ст. 9). Более того, железные дороги имели право распространить прямые сообщения за пределы железных дорог, заключая в этих целях соглашения с пароходными или транспортными обществами (ст. 10 Общего устава).

Примечательно, что при перевозке грузов в прямом сообщении несколькими железными дорогами последние выступали в роли солидарных должников. Об этом свидетельствует, в частности, положение Общего устава о том, что при участии в перевозке нескольких железных дорог (перевозка прямого сообщения) ответственными признавались: дорога отправления, дорога назначения и дорога, виновная в причинении вреда. Выбор одной из этих дорог для предъявления требований, вытекающих из договора перевозки, зависел от усмотрения лица, имеющего право распоряжаться грузом; для предъявления требования об уплате или о возврате наложенного платежа - от усмотрения лица, имеющего право на получение указанного наложенного платежа (ст. 99).

Дорога, уплатившая получателю груза или иному лицу, имеющему право распоряжения грузом, соответствующее вознаграждение, наделялась правом регрессного требования к остальным участвовавшим в перевозке груза железным дорогам. Указанные регрессные требования удовлетворялись на следующих условиях: 1) если ущерб имел место по вине одной из дорог, то ответственность полностью относилась на эту дорогу; 2) если ущерб произошел по вине нескольких дорог, то каждая из них отвечала за причиненный ущерб соразмерно собственной вине; 3) если установить степень вины каждой железной дороги оказывалось невозможным, ответственность распределялась между всеми участвовавшими в перевозке груза железными дорогами пропорционально той доле провозной платы, которая причиталась бы им по тарифу в случае исправной перевозки (ст. 116). Железная дорога, желающая воспользоваться своим правом регрессного требования, была обязана предъявить свой иск ко всем участвовавшим в перевозке дорогам одновременно и в одном и том же суде. При несоблюдении этого правила указанная железная дорога теряла право требования в отношении всех железных дорог, не привлеченных к участию в деле (ст. 120 Общего устава).

Вместе с тем каждая железная дорога, взыскав причитающуюся за перевозку сумму с грузоотправителя или грузополучателя, была обязана уплатить другим участвовавшим в перевозке

дорогам следующие им части этой суммы. От этой обязанности железная дорога не освобождалась и в том случае, когда груз был выдан получателю без взыскания с него причитающихся дороге платежей (ст. 115 Общего устава).

Аналогичные правила были включены и в проект Гражданского уложения. Согласно одному из них (ст. 2024) если в исполнении перевозки участвовало несколько перевозчиков, то последний из них обязан при сдаче груза получить все платежи, причитающиеся по накладной или квитанции с получателя в пользу этого перевозчика, предшествовавших перевозчиков и отправителя. Перевозчик, удовлетворивший предшественника, вступает в его права.

В комментарии Редакционной комиссии отмечалось, что при перевозке, совершаемой через посредство нескольких перевозчиков на основании преемственной передачи груза от одного перевозчика другому, перевозчик, передающий исполнение договора другому лицу, обычно поручает ему и получение провозной платы и других причитающихся по перевозке груза платежей, так как эти платежи производятся после исполнения перевозки при сдаче груза получателю. Предполагаемое полномочие перевозчика, сдающего груз в месте назначения, на получение провозной платы и других платежей, причитающихся предшествовавшим перевозчикам, не может быть выведено из правил о договоре поручения или доверенности, поэтому необходимо установить на этот счет специальное правило. На практике перевозчики, принимавшие грузы от других перевозчиков, для упрощения расчетов часто уплачивали своим предшественникам провозную плату за пройденный грузом путь и другие платежи, причитающиеся по накладной, а затем при окончательной сдаче груза в месте назначения получали все причитающиеся по перевозке платежи в свою пользу.

Другая норма, содержащаяся в проекте ГУ, устанавливала, что перевозчик, который сдает груз без получения платежей, причитающихся по накладной или квитанции с получателя груза в пользу этого перевозчика, предшествовавших перевозчиков и отправителя, и при этом не сохраняет за собой закладное право на груз, не вправе требовать причитающегося ему вознаграждения от отправителя или предшествовавшего перевозчика, но он сам обязан возместить причитающиеся им платежи; он имеет право требования лишь к получателю груза (ст. 2025).

Необходимость этих довольно строгих правил Редакционная комиссия объясняла тем, что перевозчик даже после доставки груза в место назначения не имеет права требовать от получателя ни приема груза, ни уплаты следующих за перевозку денег, так как получатель в заключении договора перевозки не участвовал. Право требовать непосредственно с получателя возникает для перевозчика лишь с момента приема груза получателем. Но поскольку перевозчик не обязан к выдаче груза до получения всех причитающихся ему платежей, а вправе сделать это лишь на свой страх и риск, сдача им груза получателю без получения с последнего провозной платы и других причитающихся ему самому, предшествовавшим кредиторам и отправителю платежей представляет собой нарушение последним перевозчиком своих обязательств по отношению к предшествовавшим перевозчикам и отправителю. Последствия такого нарушения состоят в возмещении убытков, т.е. платежей, следовавших с получателя в пользу отправителя и соответствующих перевозчиков.

"Если же перевозчик сдает груз получателю, хотя и без получения платежа, но с сохранением за собой закладного права на груз (ст. 2022 проекта), то перевозчик, сдавший груз, не лишается права требовать удовлетворения и от предшествовавшего перевозчика или отправителя, потому что он исполнил все требуемое с него по закону для получения платы от грузополучателя и не освобождал своих непосредственных должников (предшествовавшего перевозчика или отправителя) от принятого ими на себя обязательства вознаграждения за перевозку" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 610 - 611.

Очевидно, что предшествовавшие перевозчики действительно могли оказаться в положении должников последнего перевозчика, доставляющего груз в место назначения, например в ситуации, когда провозная плата и все платежи, причитающиеся за перевозку, были внесены отправителем груза перевозчику, принявшему груз к перевозке. Однако совершенно непонятно, каким образом отправитель, заключивший договор с первым перевозчиком, мог быть признан должником по обязательству перед последним перевозчиком. В материалах Редакционной комиссии ответа на этот вопрос нет.

Как и Общий устав российских железных дорог, проект Гражданского уложения исходил из того, что все перевозчики, участвующие в доставке груза в прямом сообщении, являются солидарными ("совокупными") должниками. Об этом свидетельствует содержащаяся в проекте ГУ норма о том, что перевозчик, принявший груз для доставки в место назначения, а равно непосредственный его преемник, которому передана была перевозка, и все вообще последующие перевозчики, через посредство которых перевозка совершалась, отвечают до сдачи груза как совокупные должники (ст. 2013).

Комментируя данную норму, Редакционная комиссия признает, что указанная норма устанавливает безусловную ответственность перевозчика за других перевозчиков, т.е. самостоятельных предпринимателей, которым перевозчик без полномочия грузоотправителя передал исполнение перевозки или от имени грузоотправителя (например, по первоначальной накладной), или от своего имени (по новой накладной).

В материалах Редакционной комиссии подчеркивается необходимость различать две ситуации. Во-первых, когда перевозчик принимает на себя доставку груза не до места его назначения, а только до одного из промежуточных мест с обязательством передачи груза другому перевозчику для дальнейшей доставки. В этом случае перевозчик, принявший груз от отправителя и заключивший по его поручению договор с другим перевозчиком, является поверенным либо комиссионером (экспедитором) грузоотправителя и отвечает перед отправителем лишь за вину при заключении договора перевозки по правилам об ответственности поверенных и комиссионеров.

Во-вторых, это случаи, когда перевозчик принял на себя доставку груза до места назначения и исполняет свое обязательство без полномочия отправителя при содействии других самостоятельных перевозчиков. "Если считать, что этот перевозчик должен отвечать за последующих перевозчиков не безусловно, а лишь в той мере, в какой первоначальный перевозчик допустил какую-либо вину со своей стороны, то это бы означало предоставить перевозчику возможность ограничивать по своему произволу принятую на себя по договору ответственность путем передачи исполнения договора другому перевозчику. А так как перевозчик, наравне с подрядчиком, отвечает не за отдельные свои действия, но за результат принятого на себя труда по перевозке, сохранению и сдаче груза, то необходимо прийти к заключению, что перевозчик обязан отвечать безусловно не только за перевозчика, которому он передал груз, но и за всех последующих перевозчиков, через посредство которых происходила доставка груза... Это правило тем более справедливо, что перевозчик, передавший исполнение своего обязательства другому лицу по особому договору перевозки, является по отношению к этому лицу отправителем... и потому, в случае привлечения к ответственности по основному договору перевозки, пользуется правом обратного требования по строгим правилам

договора перевозки" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 595 - 596.

Любопытно отметить, что в первой редакции проекта ГУ, как признавала Редакционная комиссия, имелось в виду возложить ответственность лишь на первоначального перевозчика, а не на всех последующих, через которых была совершена перевозка. Однако при доработке проекта было принято во внимание, что "это правило способно вызвать на практике затруднения для получателей груза, в особенности в тех случаях, когда место жительства первоначального перевозчика, к которому они должны обратиться с требованиями, находится в далеком от них расстоянии...". Кроме того, по мнению комиссии, было бы несправедливым лишать получателя права иметь дело "по своим требованиям, вытекающим из договора перевозки, с тем же перевозчиком, от которого он получает груз и который в свою очередь по отношению к нему, получателю, вправе осуществлять все права по тому же договору...". В связи с этим в итоге составители проекта ГУ пришли к выводу о необходимости "установить совокупную ответственность всех перевозчиков груза и тем предоставить получателю его право выбора перевозчика для привлечения к ответственности по договору".

<*> Там же. С. 596.

5. Порядок и сроки предъявления претензий и исков к перевозчику

Общий устав российских железных дорог предоставлял лицам, которым в связи с перевозкой грузов, пассажиров или багажа был причинен личный или имущественный вред, по их выбору обратиться с требованием о возмещении ущерба к соответствующему управлению железной дороги (претензия) либо предъявить иск непосредственно в суд без предварительного обращения с претензией к железной дороге.

В случае, если потерпевший (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир) обращался с претензией к железной дороге, последняя должна была рассмотреть эту претензию в тридцатидневный срок (по перевозкам в прямом сообщении - в двухмесячный срок) со дня предъявления претензии. При отклонении (полном или частичном) железной дорогой предъявленной претензии либо истечении указанных сроков потерпевшее лицо могло обратиться с соответствующим иском в суд. Для лица, предъявившего иск к железной дороге без предварительного заявления своей претензии к управлению железной дороги, имелись только те отрицательные последствия, что в случае признания его требований железной дорогой после предъявления иска в суд оно лишалось права на получение судебных издержек и расходов на ведение дела в суде. Однако у суда не было оснований к отказу от рассмотрения такого иска по существу (ст. 121, 124 Общего устава).

Претензия к железной дороге могла быть подана заявителем как непосредственно управлению железной дороги, так и начальнику станции, подведомственной указанной железной дороге. Претензия должна была содержать точное определение требуемой суммы, указание места жительства (нахождения) заявителя и той кассы железной дороги - ответчика, из которой он желает получить причитающееся ему вознаграждение. К претензии прилагались подтверждающие требование

документы или их заверенные копии. В подтверждение принятия претензии к рассмотрению управлением железной дороги или начальником станции заявителю выдавалось удостоверение, в котором указывались год, месяц и число подачи заявления, а также представленные при подаче претензии документы.

В случае удовлетворения предъявленной претензии управление железной дороги сообщало заявителю о согласии с его требованием и предписывало указанной им кассе железной дороги выдать требуемую сумму заявителю. При отказе в удовлетворении претензии заявителю сообщалось о несогласии с его требованием и возвращались все представленные при подаче претензии документы (ст. 123 Общего устава).

Подсудность дел по искам грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров к железным дорогам определялась следующим образом. Иски к железным дорогам, имеющие своим основанием перевозку грузов или пассажирского багажа, нарушение правил о перевозках пассажиров или причинение личного вреда, предъявлялись по усмотрению истца: по месту нахождения управления железной дороги, станции отправления или станции назначения или по месту причинившего личный вред события. Иски, имеющие своим основанием взыскание вознаграждения за нарушение правил о приеме грузов к отправке до заключения договора перевозки, предъявлялись по усмотрению истца: по месту нахождения управления железной дороги или по месту нахождения станции отправления. Иски, вытекающие из перевозки грузов или пассажирского багажа в прямом сообщении, предъявлялись по усмотрению истца: или к дороге отправления, или к дороге назначения, или к дороге, на которой произошли утрата или повреждение груза или багажа (по месту нахождения управления соответствующей железной дороги либо станции отправления или станции назначения).

Общий устав устанавливал исключительную подсудность дел по искам железных дорог друг к другу, возникающим из их участия в исполнении договоров перевозки грузов в прямом сообщении, в том числе по регрессным требованиям, связанным с солидарной ответственностью железных дорог по такого рода перевозкам грузов. Такие дела подлежали рассмотрению в суде по месту нахождения управления железной дороги, выступающей в качестве ответчика. Железная дорога, к которой был предъявлен иск, вытекающий из договора перевозки груза в прямом сообщении, была вправе просить суд о привлечении к делу в качестве третьих лиц другие железные дороги, принимавшие участие в данной перевозке груза (ст. 130, 131).

Для предъявления всех исков к железным дорогам, а также исков железных дорог друг к другу, к отправителям, получателям грузов и пассажирам, вытекающих из перевозки грузов, пассажиров и багажа, был установлен сокращенный срок исковой давности - один год. Указанный срок исчислялся: для исков о взыскании вознаграждения за повреждение или частичную утрату груза - со дня выдачи груза; для исков о взыскании вознаграждения за полную утрату груза или просрочку в его доставке - со дня истечения установленного срока доставки; для исков об уплате недоборов и возврате переборов за перевозку груза - со дня окончательной уплаты провозной платы и дополнительных сборов; для всех прочих исков - со дня события, которое послужило поводом к иску (ст. 125, 136 Общего устава).

Течение срока исковой давности прерывалось как предъявлением иска в суд, так и обращением с претензией к управлению одной из ответственных железных дорог. В последнем случае время от предъявления претензии до ответа железной дороги и возвращения документов, представленных с претензией, не засчитывалось в срок исковой давности (ст. 137 Общего устава).

Кроме того, Общий устав российских железных дорог предусматривал жесткие меры

воздействия на частные железные дороги, не исполняющие решение суда. Если присужденная или требуемая сумма (по бесспорной претензии) не выплачивалась железной дорогой взыскателю или лицу, исполняющему судебное решение, в трехмесячный срок со дня получения повестки судебного исполнителя или бесспорной претензии, взыскатель получал право обратиться в суд с заявлением о признании организации (общества), эксплуатирующей железную дорогу - должника, несостоятельной.

Признание судом железнодорожного общества несостоятельным влекло за собой немедленную передачу железной дороги, эксплуатируемой указанным обществом, в казенное управление, а также ликвидацию дел несостоятельного общества. В этом случае правительство, приняв в свое ведение железную дорогу несостоятельного общества, имело право: временно продолжать эксплуатацию железной дороги за счет общества, направляя прибыль на удовлетворение требований кредиторов последнего; приступить к выкупу железной дороги у несостоятельного общества либо продать железную дорогу с публичных торгов (ст. 140, 143 Общего устава).

При подготовке проекта Гражданского уложения предполагалось существенно изменить правовое регулирование сроков исковой давности по требованиям, связанным с перевозкой грузов. Согласно проекту ГУ иски по требованиям, касающимся вознаграждения за гибель или повреждение, а также за просрочку в доставке груза, погашаются двухлетней давностью. В случае повреждения или частичной гибели, а также просрочки в доставке груза давность исчисляется со дня сдачи груза получателю, в случае же полной гибели - со дня наступления срока доставки. Иски о вознаграждении за убытки, причиненные перевозчиком умышленно, погашаются общей десятилетней давностью (ст. 2032).

Увеличение продолжительности срока исковой давности (с одного года до двух лет) по сравнению с Общим уставом российских железных дорог, по мнению Редакционной комиссии, "представляется необходимым ввиду обширности нашего государства, замедляющей собирание доказательств, переговоры между сторонами и другие действия, совершаемые до предъявления иска... Вследствие сего весьма желательно предоставить сторонам достаточное время на миролюбивые переговоры для избежания напрасных судебных споров и сопряженных с ними издержек" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 629.

В материалах Редакционной комиссии также обращалось внимание на то, что сокращенный срок исковой давности (два года) подлежит применению только к требованиям о вознаграждении за гибель или повреждение груза, а также за просрочку в его доставке. Иные требования к перевозчику, например связанные с отказом в выдаче прибывшего груза или сопровождающих его документов, с перебором провозных платежей, с невыдачей отправителю наложенного платежа и т.п., в отличие от соответствующих положений Общего устава российских железных дорог, должны были подчиняться общему десятилетнему сроку исковой давности.

Далее Редакционная комиссия указывала: "Краткие сроки давности, устанавливаемые в пользу должников по некоторым обязательствам, составляют льготу, которая не может быть распространена на лиц, совершивших по отношению своих верителей преступное или хотя и не наказуемое, но недобросовестное нарушение своих обязательств, тем более, что в подобных случаях (например, при краже, обмане или подлоге) верителям весьма трудно обнаружить правонарушение. Поэтому ст. 2032

(ч. 3) определяет, что требования о вознаграждении за убытки, причиненные перевозчиком умышленно, погашаются десятилетней давностью" <*>.

<*> Гражданское Уложение: Проект... С. 630.

Завершая анализ положений дореволюционного российского гражданского законодательства, регулировавших договор перевозки, хотелось бы еще раз отметить высокий уровень понимания российскими правоведами той поры сущности и значения договора перевозки, его места среди иных гражданско-правовых договоров. Остается только сожалеть, что лихолетье мировой войны, революций и гражданской войны остановили процесс компетентного законотворчества, в том числе и в этой области гражданского права.

Глава II. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ПО СОВЕТСКОМУ ГРАЖДАНСКОМУ ПРАВУ

1. Развитие договора перевозки в СССР

В Советском Союзе придавалось большое значение развитию транспорта как одного из основных звеньев единого народнохозяйственного комплекса страны. В соответствии с многочисленными директивными документами партии и правительства выделялись значительные капиталовложения на расширение сети железных дорог, строительство новых шоссейных дорог, портов, пристаней, аэропортов, увеличение парка вагонов и иных средств передвижения, на разработку и производство современных морских и воздушных судов. Устойчивыми темпами возрастали объемы пассажирских и грузовых перевозок.

Как отмечалось в Программе Коммунистической партии Советского Союза, принятой XXII съездом КПСС (1961 г.) и служившей базовым документом для перспективного планирования развития страны, "рост народного хозяйства потребует ускоренного развития всех видов транспорта. Важнейшими задачами в области транспорта являются: расширение транспортно-дорожного строительства и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения во всех видах перевозок; дальнейшее техническое перевооружение железнодорожного и других видов транспорта; значительное повышение скоростей на железных дорогах, морских и речных путях; согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной сети" <*>.

<*> Программа Коммунистической партии Советского Союза. М.: Правда, 1961. С. 71 - 72.

В юридической и экономической литературе того времени также постоянно подчеркивались роль и значение транспорта, грузовых и пассажирских перевозок в развитии народного хозяйства. Например, О.С. Иоффе писал: "В экономической жизни нашей страны транспорт занимает особое место. Во-первых, при его посредстве обеспечивается связь между промышленностью и сельским хозяйством, а также между различными отраслями самой промышленности. Во-вторых, благодаря ему осуществляется движение продукции из сферы производства в сферу обращения, а тем самым

транспортная деятельность выступает в качестве продолжения процесса производства в пределах процесса обращения... В-третьих, осуществляемые различными видами транспорта перевозки касаются не только грузов, но и пассажиров, а также их багажа, и именно в такой форме обслуживаются многообразные потребности в передвижении, возникающие у граждан... Важнейшее народнохозяйственное значение социалистического транспорта обуславливает и предопределяет роль правового регулирования транспортной деятельности в СССР" <*>.

<*> Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 553 - 554.

Вместе с тем следует отметить, что как раз уровень правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа на протяжении всего советского периода развития гражданского права отличался явной неадекватностью степени общественного понимания роли и значения транспорта в жизни страны. Достаточно сказать, что в течение большей части советского периода нормы о договоре перевозки отсутствовали в кодифицированных актах гражданского законодательства. Например, Гражданский кодекс РСФСР 1922 г. не включал каких-либо норм, направленных на регулирование договора перевозки <*>.

<*> См.: Гражданский кодекс РСФСР: Официальный текст с изменениями на 1 июля 1950 г. М.: Госюриздат, 1950.

Только в Основах гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г. (далее - Основы гражданского законодательства 1961 г.) появилась отдельная глава, посвященная договору перевозки - гл. 9 "Перевозка". В связи с этим А.Л. Маковский, комментируя соответствующие положения Основ, подчеркивал значение кодификации норм о договоре перевозки: "Включение в Основы норм о перевозке грузов, пассажиров и багажа имеет важное значение. Во-первых, в союзном законе впервые закреплены не отдельные, а все важнейшие положения о перевозках. Тем самым создана предусмотренная Конституцией СССР (ст. 66) законодательная основа для получившего широкое распространение регулирования отношений по перевозкам актами Совета Министров СССР. Во-вторых, впервые в советском праве основополагающие нормы о перевозках помещены в акте, определяющем основы всего гражданского законодательства СССР и союзных республик. Вследствие этого как нормы о перевозках, содержащиеся в Основах, так и нормы о перевозках, издаваемые в их развитие... подчинены общим началам советского гражданского, в частности, обязательственного права, закрепленным в Основах... В-третьих, в Основах впервые в советском праве созданы нормы о перевозке, единые для всех видов транспорта. Такая унификация позволила устранить многие необоснованные различия, существовавшие в правовом регулировании перевозок, осуществляемых разными видами транспорта" <*>.

<*> Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик / Под ред. С.Н. Братуся, Е.А. Флейшиц. М., 1962. С. 280.

Однако Основы гражданского законодательства 1961 г. включали в себя весьма незначительное

число норм, положительно регулирующих отношения, связанные с перевозками грузов, пассажиров и багажа (всего семь статей: ст. 72 - 77), они скорее узаконили существующую систему правового регулирования договора перевозки. Об этом свидетельствует, в частности, норма, содержащаяся в ст. 72 Основ, согласно которой условия перевозки грузов, пассажиров и багажа и ответственность сторон по этим перевозкам в соответствии с Основами определяются уставами (кодексами) отдельных видов транспорта и издаваемыми в установленном порядке правилами.

По сложившейся в СССР традиции большинство транспортных уставов и кодексов разрабатывалось соответствующими министерствами и ведомствами и утверждалось правительством (за исключением Кодекса торгового мореплавания и Воздушного кодекса). Поэтому соответствующие правоотношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, регулировались в основном подзаконными актами правительства и ведомственными актами транспортных министерств (правила перевозок).

Уже после принятия Основ гражданского законодательства 1961 г. и на их основе в СССР сложилась следующая система правового регулирования перевозок грузов различными видами транспорта. В Основах содержались лишь самые общие положения о перевозках грузов, пассажиров и багажа. Указанные положения были воспроизведены в гражданских кодексах союзных республик, содержащих также более развернутые положения об автомобильных перевозках, регулирование которых входило в компетенцию союзных республик (в Гражданском кодексе РСФСР 1964 г. - ст. 373 - 385). Детальная же регламентация отношений по перевозкам осуществлялась транспортными уставами и кодексами, которые были "привязаны" к соответствующим видам транспорта. Так, отношения, связанные с перевозками железнодорожным транспортом, регламентировались Уставом железных дорог Союза ССР (УЖД), утвержденным Постановлением Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. N 270 <1> (с последующими изменениями); перевозки по внутренним водным путям регулировались Уставом внутреннего водного транспорта Союза ССР (УВВТ), утвержденным Постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. (УВВТ) <2>; морские перевозки - Кодексом торгового мореплавания Союза ССР (КТМ СССР), принятым в 1968 г. <3> (с последующими изменениями); воздушные перевозки - Воздушным кодексом Союза ССР (ВК СССР), принятым в 1961 г., а затем новым ВК, утвержденным Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 мая 1983 г. <4> (с последующими изменениями); наконец, автомобильные перевозки регулировались соответствующими уставами союзных республик - в РСФСР, например, Устав автомобильного транспорта РСФСР (УАТ) был утвержден Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. N 12 <5> (с последующими изменениями).

<1> СП СССР. 1964. N 5. Ст. 36.

<2> Сборник законодательства по внутреннему водному транспорту. М., 1964.

<3> Ведомости Верховного Совета СССР. 1968. N 39. Ст. 351.

<4> Ведомости Верховного Совета СССР. 1983. N 20. Ст. 303.

<5> СП РСФСР. 1969. N 2 - 3. Ст. 8.

Кроме того, как уже отмечалось, важное значение в деле правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа имели нормативные акты, издаваемые транспортными министерствами, и прежде всего это - правила перевозок соответствующими видами транспорта. Например, можно

назвать издававшиеся Министерством путей сообщения СССР Правила перевозок грузов <1>; Министерством морского флота СССР - Общие правила перевозки грузов, пассажиров и багажа <2>; Министерством гражданской авиации СССР - Правила перевозок пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР <3>; Министерством автомобильного транспорта РСФСР - Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом <4>; Министерством речного флота РСФСР - Правила перевозок <5>.

<1> Правила перевозок грузов. М.: Транспорт, 1967.

<2> Общие правила перевозки грузов, пассажиров и багажа по морским путям сообщения на судах Министерства морского флота СССР. М.: Морской транспорт, 1963.

<3> Правила перевозок пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР. М.: Транспорт, 1968.

<4> Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 1971.

<5> Устав внутреннего водного транспорта СССР и Правила перевозки. М.: Транспорт, 1970.

Такая система правового регулирования отношений по перевозкам грузов, пассажиров и багажа, когда основной пласт правоотношений регламентировался не законом, а подзаконными нормативными актами правительства и ведомственными нормативными актами транспортных министерств, создавала благоприятную почву для реализации чисто ведомственных интересов в ущерб правам и законным интересам пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, что нашло свое выражение в многочисленных правилах, страдающих явным "перекосом" в пользу транспортных организаций.

Аналогичные тенденции отмечались и в практике государственных арбитражей, подведомственных Совету Министров СССР, которая направлялась Государственным арбитражем СССР, что можно обнаружить как в решениях и надзорных постановлениях Госарбитража СССР по конкретным делам, так и в многочисленных инструктивных указаниях последнего по вопросам перевозки грузов, которые являлись обязательными для всех государственных арбитражей, разрешающих соответствующие споры <*>.

<*> См.: Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. М., 1983. С. 229 - 254.

Нельзя не отметить, однако, что в советское время, и в особенности в период с 1960 по 1990 г., было издано большое количество научных работ, посвященных правовому регулированию отношений, возникающих при перевозках грузов, пассажиров и багажа. Многие известные российские цивилисты занимались научным исследованием проблем договора перевозки. В тот период, в частности, вышли в свет научные труды таких правоведов, как М.К. Александров-Дольник, С.С. Алексеев, А.М. Белякова, А.Г. Быков, Г.С. Гуревич, В.А. Егиазаров, А.Д. Кейлин, А.Л. Маковский, Д.И. Половинчик, Я.И. Рапопорт, Г.П. Савичев, О.Н. Садиков, В.Т. Смирнов, М.А. Тарасов, Р.О. Халфина, Б.Л. Хаскельберг, М.Е. Ходунов, Б.Б. Черепухин, Х.И. Шварц и др. В связи с

этим можно сказать, что, в отличие от законодательства, с точки зрения развития гражданско-правовой доктрины советский период оказался едва ли не самым плодотворным для договора перевозки.

2. Понятие и виды договора перевозки

В Основах гражданского законодательства 1961 г. и Гражданском кодексе РСФСР 1964 г. (далее - ГК 1964 г.) содержались отдельные определения договора перевозки грузов и договора перевозки пассажира.

Договором перевозки грузов признавался такой договор, по которому транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ч. 1 ст. 72 Основ, ст. 373 ГК 1964 г.).

По договору перевозки пассажира перевозчик обязан был перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязан был уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - за провоз багажа (ч. 2 ст. 72 Основ, ст. 374 ГК 1964 г.) <*>.

<*> Далее речь пойдет о договоре перевозки груза, договор перевозки пассажира и багажа будет рассмотрен отдельно.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа и ответственность сторон по этим перевозкам в соответствии с Основами должны были определяться уставами (кодексами) отдельных видов транспорта и издаваемыми в установленном порядке правилами (ч. 3 ст. 72 Основ, ч. 1 ст. 375 ГК 1964 г.). Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа автомобильным транспортом и ответственность сторон по этим перевозкам должны были определяться, в соответствии с ГК 1964 г., Уставом автомобильного транспорта РСФСР, утверждаемым Советом Министров РСФСР, и издаваемыми в установленном порядке правилами автомобильных перевозок (ч. 2 ст. 375 ГК 1964 г.).

Исходя из законодательного определения договора перевозки груза, можно сделать вывод, что он был сконструирован по модели реального договора. На данное обстоятельство обращали внимание многие исследователи. Например, В.Т. Смирнов писал: "Договоры перевозки груза являются реальными. Для их заключения недостаточно соглашения перевозчика и грузоотправителя, необходима еще и передача груза перевозчику, поскольку он обязан доставить "вверенный" ему груз. Однако в некоторых случаях заключаются консенсуальные договоры перевозки груза. Так, консенсуальными являются договоры морской перевозки груза в форме чартера (ст. 120 КТМ СССР)" <*>.

<*> Комментарий к Гражданскому кодексу РСФСР / Под ред. С.Н. Братуся, О.Н. Садикова. 3-е изд., испр. и доп. М., 1982. С. 444.

А.Л. Маковский указывает: "Основным квалифицирующим признаком договора перевозки грузов, определение которого содержится в ст. 72 (ч. 1) Основ, является принимаемая на себя перевозчиком возмездно обязанность доставить груз другого лица из одного пункта в другой и там выдать этот груз уполномоченному на его получение лицу. В этом основное содержание договора перевозки груза, дающее возможность отграничить его от других договоров, заключаемых в целях транспортировки груза: а) от навигационных, годовых и специальных договоров, не возлагающих на перевозчика обязанность перевозки конкретного груза, а определяющих условия перевозки в течение некоторого периода времени - навигации, года и т.п.; б) от договора фрахтования судна на время (тайм-чартер), по которому фрахтовщик обязуется за вознаграждение предоставить другой стороне во временное пользование морское судно; в) от договора буксировки судна, так как объектом этого договора не является транспортировка груза... Поскольку эти договоры не являются договорами перевозки груза, на них не распространяются нормы гл. 9 Основ" <*>. В другой своей работе А.Л. Маковский пишет: "Так как транспорт не создает вещественной продукции, а лишь перемещает уже созданные продукты, то выполнение перевозчиком своей обязанности по перевозке зависит от предъявления другой стороной - отправителем - грузов, требующих перевозки. Пока перевозчик не получил соответствующий груз, он не может гарантировать выполнение своей основной обязанности: доставить груз в место назначения. Поэтому договор перевозки по общему правилу является реальным договором: он признается заключенным лишь после передачи отправителем перевозчику груза" <***>.

<*> Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. С. 281.

<***> Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961. С. 47.

Аналогичную позицию относительно реального характера всякого договора перевозки высказывал и М.Е. Ходунов: "Заключение договора перевозки груза совпадает с моментом принятия перевозчиком груза. С этого момента перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение и просрочку доставки груза, а отправитель - за несвоевременную оплату перевозки и неправильное наименование сданного к перевозке груза. Не следует смешивать с договором перевозки заключаемые до предъявления груза к перевозке соглашения о подаче перевозочных средств для погрузки, об условиях перевозки, в частности навигационные договоры на перевозку грузов во исполнение государственного плана перевозок по внутренним водным и морским путям, договоры об условиях воздушных и автомобильных перевозок в течение определенного периода" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965. С. 58.

С мнением о том, что договором перевозки может признаваться только реальный договор, категорически не соглашался Х.И. Шварц, который применительно к автомобильной перевозке груза призывал различать разовый и годовой (длящийся) договор автомобильной перевозки. Понятие разового договора по существу базировалось на определении договора перевозки, данном в ст. 72 Основ гражданского законодательства 1961 г.: по разовому договору автомобильной перевозки

грузов перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз к месту назначения и выдать его грузополучателю, а отправитель обязуется уплатить перевозчику провозную плату. "Однако из данного определения, - подчеркивал Х.И. Шварц, - вовсе не вытекает... что договор перевозки имеет место только в том случае, если грузоотправитель уже вверил конкретный груз перевозчику или договаривается с перевозчиком о перемещении конкретного груза, который будет вверен перевозчику во исполнение договора" <*>. Отмечая роль годового договора перевозки, который приобрел на автомобильном транспорте значение важнейшей правовой формы, опосредствующей наиболее существенные связи автохозяйств с их клиентурой, Х.И. Шварц указывал: "Нельзя согласиться с теми, кто утверждает, что наиболее важная договорная форма, которой вот уже много лет опосредуется перевозочная работа на автотранспорте и которой принадлежит еще большее значение в перспективе, - это не договор о перевозке" <***>. Более того, уже применительно и к годовому, и к разовому договору автомобильной перевозки Х.И. Шварц подчеркивал, что "автомобильные перевозки осуществляются на основе договоров, заключаемых не в момент принятия груза от отправителя, а значительно ранее этого момента" <****>.

<*> Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М., 1966. С. 27.

<***> Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М., 1966. С. 28.

<****> Там же. С. 29.

Г.П. Савичев также допускал договор перевозки в форме как реального, так и консенсуального договора, он писал: "Представляется, что разделение договора перевозки на договор перевозки "данного" груза и на договор о заключении "будущих конкретных договоров" является искусственным. Оба эти вида следует отнести к договорам перевозки, но в первом случае это - реальные договоры, а во втором - консенсуальные. Следовательно, договор перевозки... в одних случаях - реальный, а других - консенсуальный" <*>.

<*> Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. М., 1967. С. 104.

Однако представляется, что квалификация так называемых организационных договоров перевозки: годовых на автомобильном, специальных на воздушном и навигационных на речном транспорте - не имеет отношения к проблеме квалификации договора перевозки в качестве реального либо консенсуального договора, во всяком случае в том понимании, которое следует из ст. 72 Основ гражданского законодательства. В этой статье законодатель дал определение договора перевозки конкретной партии груза, оставив за пределами его предмета обязанности сторон по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке. Такой договор, поскольку он считается заключенным в момент передачи груза перевозчику, по общему правилу является реальным договором. Однако в некоторых случаях (например, по договору разового заказа на автомобильном транспорте) первоначально, до вручения груза перевозчику, на стороне последнего возникают обязанности по подаче транспортного средства под погрузку. Указанные обязанности перевозчика не могут быть исключены из содержания договора, и по существу соответствующие действия

перевозчика входят в состав предмета договора перевозки, а следовательно, сам договор перевозки должен считаться заключенным ранее момента вручения перевозчику груза, подлежащего перевозке. О таких ситуациях, когда обязанность транспортных организаций по подаче грузоотправителю подвижного состава возникает еще до момента вручения груза перевозчику, О.С. Иоффе писал: "Если эта обязанность возникает из плана и уточняющих его актов (например, заявок грузоотправителя), она предшествует договору и на построение последнего как реального влияния не оказывает. Но такая же обязанность по неплановым отношениям может возникнуть из договора, когда, например, морское пароходство соглашается предоставить грузоотправителю для заполнения его грузом определенное судно (часть судна) или когда автотранспортное предприятие принимает заказ грузоотправителя на подачу определенного количества автомобилей к обусловленному сроку для перевозки определенного груза. Нельзя поэтому не признать, что неплановые договоры грузовых перевозок строятся как консенсуальные, если уже в силу соглашения сторон одна из них обязуется предоставить перевозочные средства, а другая - сдать груз для перевозки. Все прочие неплановые перевозки грузов оформляются реальными договорами" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 561.

Итак, мы можем констатировать, что гражданско-правовая доктрина признавала, что договор перевозки груза может быть как реальным, так и консенсуальным. Договор перевозки груза признавался возмездным, так как исполнение перевозчиком обязанности по перемещению груза предполагало определенное встречное предоставление со стороны грузоотправителя (провозная плата), а также двусторонним (взаимным), поскольку на стороне обоих контрагентов имелись как права, так и обязанности по отношению друг к другу.

Правовая природа договора перевозки, его место в системе иных гражданско-правовых договоров вызвали дискуссии лишь на первых этапах развития советского гражданского права, когда отдельные правоведы рассматривали договор перевозки в качестве разновидности договора подряда либо как особый вид договора, состоящий исключительно из элементов иных гражданско-правовых договоров <*>. По этому поводу К.К. Яичков указывал, что, "выясняя правовую природу договора перевозки, надо идти не путем подведения этого договора под другие виды договоров, известных советскому гражданскому праву, не путем отыскания в нем элементов других договоров, а следует в нем самом найти характеризующие его особенности", чего можно добиться, если обратиться к "экономическому содержанию отношений по перевозке, так как из особого характера экономических отношений по перевозке вытекает целый ряд особенностей в правовой регламентации договора перевозки" <***>.

<*> См., напр.: Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. М., 1929. С. 46; Самойлович П.Д. Договор морской перевозки по советскому праву. М., 1952. С. 12.

<***> Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности // Советское государство и право. 1955. N 5. С. 68.

О.С. Иоффе утверждал, что природу договора определяет его основная цель; основную цель перевозки "составляет перемещение грузов или пассажиров, и только с ориентацией на нее должна

выявляться особая природа договора перевозки". Но отличие договора перевозки от наиболее сходных с ним правоотношений, связанных с осуществлением подрядных работ, было выявлено им все же путем анализа не целей указанных договоров, а их экономического содержания. "Одна из особенностей транспорта, - писал О.С. Иоффе, - состоит в том, что производственный процесс здесь совпадает во времени с процессом потребления производимой продукции, в качестве которой выступает самая перевозка. Производят эту продукцию предприятия, входящие в состав транспорта как особой отрасли народного хозяйства. Транспорт не создает каких-либо новых материальных ценностей, а обеспечивает лишь их перемещение. Работа по перемещению материальных ценностей и пассажиров настолько специфична, что нуждается в особом правовом нормировании, существенно отличающемся от нормирования отношения по договору подряда. Все это и приводит к образованию, независимо от подряда, самостоятельного типа гражданских правоотношений - обязательств по перевозкам" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 554 - 555.

Таким образом, договор перевозки признавался самостоятельным договором (*sui generis*), который мог быть как реальным, так и консенсуальным, но во всех случаях являлся возмездным и взаимным.

Виды договора перевозки

Самым распространенным делением договора перевозки на отдельные его виды признавалась дифференциация в зависимости от вида транспорта, осуществляющего перевозки: железнодорожная, морская, воздушная, речная и автомобильная перевозки. На первый взгляд может показаться, что критерий такого деления перевозок грузов чисто технический. Но учитывая, что на основе этого критерия строится вся система транспортного законодательства, основные акты которого (транспортные уставы и кодексы) "привязаны" к конкретным видам транспорта, следует признать, что указанное деление перевозок представляет собой и основную юридическую классификацию договора перевозки.

В юридической литературе обычно выделялся еще один критерий для общей классификации договоров перевозки, осуществляемых всеми видами транспорта, а именно: число транспортных организаций и видов транспорта, принимающих участие в перевозке груза. По этому критерию все перевозки дифференцировали на перевозки в местном, прямом и прямом смешанном сообщении. При этом местными называли такие перевозки, которые осуществляются в пределах одного транспортного предприятия (железной дороги, морского пароходства, речного пароходства и т.д.). Прямыми признавались перевозки, в выполнении которых по одному и тому же документу (например, по одной и той же железнодорожной накладной) участвуют несколько транспортных предприятий одного вида транспорта. Прямой смешанной называли перевозку, при которой на основе одного документа груз перевозится различными предприятиями нескольких видов транспорта <*>.

<*> См., напр.: Иоффе О.С. Указ. соч. С. 564 - 565.

Вместе с тем значение классификации по данному критерию вряд ли можно признать всеобщим для перевозок всеми видами транспорта. Более того, транспортные уставы и кодексы не включали в себя какие-либо специальные правила, предназначенные для регулирования перевозок грузов в местном сообщении. Для планирования и организации перевозок грузов генеральное значение придавалось выделению такого вида перевозок, как перевозки в прямом смешанном сообщении, в отношении которых осуществлялось специальное правовое регулирование. В уставах железных дорог, автомобильного и внутреннего водного транспорта имелись отдельные разделы, включавшие в себя целый свод правил, регулирующих перевозки в прямом смешанном сообщении с участием других видов транспорта. Воздушный кодекс СССР 1983 г. включал в себя на этот счет лишь одну статью - ст. 77, которая носила отсылочный характер. Согласно данной статье перевозки, осуществляемые перевозчиками разных видов транспорта по одному документу (в прямом смешанном сообщении) с участием воздушного транспорта, регулировались Воздушным кодексом, специальным законодательством Союза ССР о таких перевозках, а также правилами, утверждаемыми Министерством гражданской авиации СССР совместно с соответствующими транспортными министерствами и ведомствами. Такое отношение к перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении объяснялось, видимо, тем, что воздушные перевозчики (авиапредприятия) в связи с технологическими особенностями своей работы редко участвовали в подобных перевозках грузов. Однако с этой точки зрения невозможно объяснить отсутствие правил, регламентирующих перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, в КТМ СССР. Вероятно, основная причина этого кроется в том, что отношения, связанные с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении, регулировались подзаконными актами правительства, поэтому основные положения о таких перевозках автоматически включались в транспортные уставы, утвержденные такими же подзаконными актами правительства, чего нельзя было сделать с транспортными кодексами, имевшими силу закона. Что касается транспортных уставов, то содержащиеся в них положения о прямых смешанных перевозках являлись по существу идентичными, с акцентом на тот вид транспорта, чья деятельность регулировалась соответствующим уставом.

Все виды транспорта должны были осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа в тесном взаимодействии с другими видами транспорта, организуя систему прямых смешанных сообщений. Перевозка в прямом смешанном сообщении производилась по единому транспортному документу, составляемому на весь путь следования. Перевозка грузов в прямом смешанном сообщении осуществлялась на основании Правил перевозок грузов в прямом смешанном сообщении, утверждаемых соответствующими транспортными организациями, подведомственные организации которых принимали участие в такого рода перевозках. Перевозка пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении производилась на основании особых соглашений, заключаемых между транспортными министерствами.

В прямое смешанное грузовое сообщение включались: все железнодорожные станции, открытые для операций по грузовым перевозкам; морские порты, а также речные порты и пристани по перечню, устанавливаемому Министерством морского флота СССР и министерствами речного флота союзных республик; аэропорты гражданского воздушного флота по перечню, устанавливаемому Министерством гражданской авиации СССР; автостанции, агентства и автохозяйства автомобильного транспорта общего пользования по перечню, устанавливаемому министерствами автомобильного транспорта союзных республик. Порты, пристани, автостанции, агентства, автохозяйства и аэропорты считались включенными в прямое смешанное сообщение с момента телеграфного извещения об этом с последующим опубликованием соответствующей информации в сборниках правил перевозок и

тарифов транспортных министерств и ведомств. Грузы в прямом смешанном сообщении принимались к перевозке по плану, утверждаемому в установленном порядке. Правда, транспортным министерствам и ведомствам по согласованию между ними предоставлялась возможность принимать грузы к перевозке в прямом смешанном сообщении и сверх плана.

Прием к перевозке и отгрузка с пунктов перевалки грузов, перевозимых мелкими отправлениями в прямом смешанном сообщении, производились по предъявлению, в необходимых случаях с их подсортировкой, при передаче на железную дорогу - на грузосортировочной станции, при передаче на автомобильный, водный и воздушный транспорт - соответственно в автотранспортных организациях, в портах (на пристанях) и в аэропортах.

В пунктах перевалки транспортные организации были обязаны обеспечивать бесперебойную и равномерную подачу вагонов, судов и автомобилей под погрузку перевалочных грузов. Широко применялась перевалка грузов с одного вида транспорта на другой по так называемому прямому варианту, т.е. без выгрузки в склад с последующей погрузкой перевозимых грузов на иной вид транспорта; в этих целях утверждались специальные месячные планы перевалки грузов. Транспортные организации, принимающие грузы к дальнейшей перевозке в пунктах перевалки, должны были восполнять неподачу транспортных средств, а иные транспортные организации - восполнять непредъявление грузов или их недогруз, допущенные в отдельные дни первой или второй половины месяца, - в последующие дни данной половины месяца.

В случае неподачи перевозочных средств для выполнения месячного плана перевалки грузов по вине транспортных организаций, принимающих грузы для дальнейшей перевозки, последние были обязаны по требованию иных участников перевозки, доставивших груз в пункт перевалки, выделять перевозочные средства для выполнения невыполненной части месячного плана перевалки грузов в течение следующего месяца. Порядок выделения перевозочных средств для восполнения недогруза устанавливался по согласованию между соответствующими транспортными организациями. При нарушении согласованного порядка восполнения недогруза соответствующие транспортные организации несли ответственность за невыполнение плана перевалки грузов.

Грузы, следовавшие в прямом смешанном сообщении, взвешивались в пунктах перевалки при передаче их с одного вида транспорта на другой по требованию стороны, принимающей груз. Однако тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, и прибывшие в пункт перевалки в исправной таре, передавались с одного вида транспорта на другой без взвешивания, по счету и в таком же порядке выдавались грузополучателю в пункте назначения.

Условия работы перевалочных пунктов определялись так называемыми узловыми соглашениями, заключаемыми между соответствующими транспортными организациями сроком на три года. Все споры, вытекающие из узловых соглашений, рассматривались государственными арбитражами.

Таковы основные особенности перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. Отдельные виды договора перевозки грузов в прямом сообщении определялись транспортными уставами и кодексами применительно к соответствующим видам транспорта.

В юридической литературе того времени велась оживленная дискуссия о правовой природе договора перевозки в прямом смешанном и прямом сообщении, когда в процессе перевозки участвовало несколько организаций, в том числе и различных видов транспорта. Суть обсуждаемой проблемы состояла в следующем. Договор перевозки заключается между грузоотправителем и

конкретной транспортной организацией - перевозчиком. В тех случаях, когда все обязательства, вытекающие из договора, вплоть до сдачи груза получателю, исполняются данным перевозчиком (перевозка в местном сообщении), круг участников соответствующего правоотношения очевиден: грузоотправитель и перевозчик. Но, как подчеркивал О.С. Иоффе, "положение осложняется при прямых и прямых смешанных перевозках, когда договор также заключается только с одним транспортным предприятием, но выполняет обязательство несколько предприятий одного и того же или различных видов транспорта. Состоят ли грузоотправитель и грузополучатель в правоотношениях и с теми транспортными предприятиями, которые не участвовали в заключении договора, и если состоят, то в каких именно?" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 567.

Некоторые авторы полагали, что не только перевозчик, принявший груз от отправителя, но и все остальные транспортные организации, участвовавшие в перевозке груза, являются субъектами правоотношений, возникших из договора перевозки. Так, по мнению К.К. Яичкова, "контрагентами отправителя груза по договору перевозки в прямом железнодорожном сообщении являются все дороги, перевезившие груз по накладной, принятой вместе с грузом станцией отправления" <*>. Аналогичную позицию заняли А.Г. Быков, Д.И. Половинчик, Г.П. Савичев, которые квалифицировали транспортную организацию, заключающую в качестве перевозчика договор перевозки груза с грузоотправителем, как законного представителя остальных транспортных организаций, участвующих в процессе перевозки груза в прямом смешанном сообщении. В Комментариях к уставам автомобильного транспорта союзных республик, подготовленном указанными авторами, мы находим следующее заключение: "Транспортная организация пункта отправления действует как законный представитель всех участников транспортного процесса. Так, при смешанных автомобильно-железнодорожных сообщениях автотранспортное предприятие, заключившее договор перевозки, выступает одновременно и представителем предприятий железнодорожного транспорта. Факт заключения договора с автотранспортным предприятием пункта отправления является юридическим основанием для участия в транспортных правоотношениях предприятий железнодорожного транспорта и всех остальных участников транспортного процесса" <***>. Некоторые сторонники такого подхода полагали, что правоотношения, связанные с перевозкой в прямом и смешанном сообщении, равносильны солидарному обязательству с множественностью лиц на стороне перевозчика <***>.

<*> Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. С. 124; см. также: Тарасов М.А. Очерки транспортного права. М., 1951. С. 138 - 139.

<***> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Устам автомобильного транспорта союзных республик. М., 1978. С. 153 - 154.

<***> Самойлович П.Д. Договор морской перевозки по советскому праву. С. 133.

Иной позиции придерживался О.С. Иоффе, который считал, что непосредственными участниками договорных правоотношений с клиентурой являются транспортные организации пункта отправления и пункта назначения. Первая становится участником названных правоотношений как

перевозчик, заключивший договор с отправителем. "Но поскольку транспортные уставы и кодексы предусматривают установление непосредственных правоотношений между клиентом и транспортным предприятием пункта назначения (обязанным выдать груз и нести ответственность за его несохранность), они уполномочивают тем самым на заключение договора от имени последнего транспортное предприятие пункта отправления". Что же касается промежуточных транспортных предприятий, то транспортное предприятие пункта отправления от их имени "действовать не может, поскольку эти предприятия прав и обязанностей по отношению к клиентуре не приобретают и лишь при наличии в законе прямых указаний вступают с клиентурой в непосредственные правовые контакты. Поэтому они и не являются участниками договора перевозки". Исполнение же указанными транспортными предприятиями обязательств, вытекающих из договора перевозки, О.С. Иоффе объяснял тем, что "должник вправе возложить в определенной части исполнение обязательства на третье лицо. В то же время известно, что за действия лиц, привлеченных к исполнению обязательства, ответственность перед кредитором обычно несет должник". Именно поэтому "транспортные предприятия, являющиеся участниками договора перевозки, несут ответственность также за упущения промежуточных транспортных предприятий, не вступающих в договор ни непосредственно, ни через других лиц" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 569.

С точки зрения гражданского права, в том числе и с учетом законодательства, действовавшего в советский период, невозможно объяснить, как можно признавать участником договора лицо, его не заключавшее и не выражавшее своего волеизъявления на заключение договора. Попытка объяснить такое участие в договоре через традиционный институт законного представительства кажется намеренно искусственной и не соответствующей законодательству (ст. 62 ГК 1964 г.).

Объяснение правовой природы отношений, связанных с участием в исполнении договора перевозки так называемых промежуточных транспортных организаций, с помощью конструкции возложения должником исполнения своих обязательств на третье лицо представляется вполне оправданным. ГК 1964 г. содержал норму, согласно которой исполнение обязательства, возникшего из договора, может быть возложено в целом или в части на третье лицо, если это предусмотрено установленными правилами, а равно если третье лицо связано с одной из сторон административной подчиненностью или соответствующим договором (ст. 171). Перевозки грузов в прямом и прямом смешанном сообщении как раз и представляли собой тот самый случай, когда установленными правилами (транспортными уставами и кодексами) предусматривалось возложение исполнения обязательств перевозчика, заключившего договор перевозки, на иные транспортные организации, участвующие в перевозочном процессе.

Вместе с тем позиция О.С. Иоффе в части признания транспортной организации пункта назначения, в отличие от промежуточных транспортных организаций, непосредственным участником договора перевозки представляется такой же непоследовательной, как и точка зрения его оппонентов. В самом деле, чем отличается правовое положение транспортной организации пункта назначения от иных транспортных организаций, участвовавших в процессе перевозки? Только объемом возложенных на нее обязательств (не только транспортировка груза, но и выдача его получателю), а также возможностью привлечения к ответственности по требованию получателя. Однако последнее отличие не выходит за рамки законодательной конструкции отношений, связанных с возложением

должником исполнения своих обязательств на третье лицо. Тот же ГК 1964 г. устанавливал, что должник отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства третьими лицами, на которые было возложено его исполнение, если законодательством не предусмотрено, что ответственность несет непосредственный исполнитель. Вся разница в правовом положении транспортной организации пункта назначения и промежуточных транспортных организаций состоит в том, что в отношении первой законодательством было предусмотрено возложение на нее ответственности за нарушение договора перевозки, а в отношении последних такое правило в законодательстве отсутствовало.

Договор перевозки груза в прямом сообщении дифференцировался на многочисленные отдельные виды применительно к соответствующим видам транспорта. Так, применительно к договору железнодорожной перевозки в зависимости от используемых транспортных средств и их количества выделялись перевозки маршрутами, повагонные и мелкие отправки, контейнерные перевозки.

Под отправительским маршрутом понимался состав, сформированный из вагонов, погруженных одним грузоотправителем на одной станции, а также сформированный на одном подъездном пути из вагонов, погруженных ветвевладельцем и другими грузоотправителями - контрагентами данного подъездного пути. Маршруты могли быть также сформированы из вагонов, погруженных разными грузоотправителями на одной станции или на нескольких станциях одного участка железной дороги (отправительские ступенчатые маршруты). К перевозке отправительскими маршрутами принимались массовые однородные грузы: каменный уголь, кокс, руда, нефть, зерновые хлебные грузы, лес, минеральные строительные материалы (ст. 23 УЖД, разд. 22 Правил перевозок грузов).

При повагонной отправке предъявленный груз соответствовал норме загрузки вагона. На каждый вагон оформлялась отдельная железнодорожная накладная. Мелкой отправкой считалась предъявляемая по одной накладной партия груза, для перевозки которой не требовалось предоставления отдельного вагона. Прием мелких отправок от грузоотправителя производился через склады станций в соответствии с календарным расписанием погрузки сборных вагонов по направлениям (ст. 56 УЖД, разд. 23 Правил перевозок грузов). Контейнерные перевозки грузов - это перевозки, осуществляемые в универсальных и специальных контейнерах. Универсальные контейнеры находились в ведении железных дорог, а специальные - принадлежали грузоотправителям и грузополучателям. Грузы в контейнерах принимались железными дорогами за весом и пломбами грузоотправителей (ст. 67 УЖД, разд. 25 Правил перевозок грузов).

На морском транспорте выделялись перевозки грузов в малом каботаже, когда груз перевозился между портами СССР одного и того же моря, и в большом каботаже - между портами СССР разных морей, а также в заграничном сообщении <*>. Однако малый и большой каботаж с точки зрения правового регулирования не представляли собой отдельных видов договора перевозки. Что касается транспортировки грузов в заграничном сообщении, то речь в данном случае идет о международной перевозке грузов, которая, безусловно, обладает квалифицирующими признаками, позволяющими рассматривать ее как отдельный вид договора перевозки, и заслуживает отдельного рассмотрения <***>.

<*> См., напр.: Иоффе О.С. Указ. соч. С. 566.

<***> В настоящей книге данный договор не рассматривается.

Что же касается видов договора морской перевозки, то они были названы непосредственно в тексте КТМ СССР (ст. 120), где говорилось, что договор морской перевозки может быть заключен: 1) с условием предоставления для перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер); 2) без такого условия. Рассматривая данные виды договора морской перевозки, А.Л. Маковский указывает: "Наиболее важное отличие чартера от договора, заключаемого путем принятия перевозчиком груза и выдачи отправителю коносамента на этот груз, состоит в том, что первый из этих договоров предусматривает не только обязанности сторон по перевозке грузов, но и обязанности по совершению действий, предшествующих перевозке: по подаче указанного в чартере судна в определенное место и в определенное время и по предъявлению и сдаче к перевозке обусловленного груза. В отличие от договора цертепартии договор перевозки... заключается в момент сдачи груза отправителем и принятия этого груза перевозчиком. Естественно, что при этих условиях в коносаменте не предусматриваются и не могут предусматриваться обязанности сторон по совершению действий, предшествующих сдаче груза. Это принципиальное различие между двумя известными советскому праву видами договора морской перевозки грузов имеет решающее значение для правильного понимания и объяснения сферы применения каждого из них" <*>.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 56 - 57.

Некоторые авторы рассматривали в качестве отдельного вида договора морской перевозки также договор фрахтования судна на время (тайм-чартер). Согласно КТМ СССР (ст. 178) по договору фрахтования судна на время (тайм-чартер) судовладелец был обязан предоставить судно за вознаграждение (арендную плату) фрахтователю (арендатору) на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей, предусмотренных КТМ. А.Д. Кейлин, например, считал, что "договор фрахтования судна на время является... разновидностью договора морской перевозки грузов", поскольку, по его мнению, "экономическое содержание договора фрахтования судна на время, а следовательно, и его юридическое содержание, остаются теми же, и договор заключается о перемещении груза морским путем, а не об имущественном найме судна" <*>.

<*> Кейлин А.Д. Транспортное право СССР и капиталистических стран. Вып. 1: Договор перевозки. М., 1938. С. 8; см. также: Самойлович П.Д. Правовое оформление морских перевозок грузов. М., 1954. С. 120.

Другие авторы приходили к иному выводу, а именно что договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) не является договором перевозки, а представляет собой особый вид договора имущественного найма. Наиболее убедительной представляется обоснование такой позиции, данное А.Л. Маковским. Он привел следующие аргументы. В договоре фрахтования судна на время определяется порядок пользования судном со стороны фрахтователя. Предоставление судна фрахтователю по тайм-чартеру сопровождается передачей ему этого судна, значит, судно предоставляется фрахтователю не только в пользование, но и во владение. Пользование и владение предоставленным судном со стороны фрахтователя носят временный, срочный характер. Существенным признаком договора фрахтования судна на время является его возмездный характер.

"Договор... по которому индивидуально-определенное имущество предоставляется во временное возмездное пользование и владение, не может быть ничем иным, кроме как договором имущественного найма" <*>. Такой же позиции придерживались К.К. Яичков, М.Е. Ходунов и некоторые другие правоведы <***>.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 51.

<***> См.: Гражданское право: Учебник для юридических вузов. Ч. II. М., 1938. С. 255; Ходунов М.Е. Внутреннее водное право. М., 1945. С. 86.

Не вдаваясь в подробные дискуссии по вопросу о правовой природе договора фрахтования судна на время (тайм-чартер), лишь подчеркнем, что дальнейшее развитие гражданского права пошло по пути законодательного признания тайм-чартера одним из отдельных видов договора аренды (имущественного найма).

Применительно к договору воздушной перевозки Г.П. Савичев писал: "Практике известны три вида воздушных перевозок: перевозка в местном сообщении, осуществляемая в воздушных границах одного воздушного транспортного предприятия; перевозка в прямом сообщении, осуществляемая двумя или несколькими воздушно-транспортными организациями независимо от наличия или отсутствия перегрузки в промежуточных аэропортах, и перевозка в прямом смешанном сообщении, осуществляемая двумя или несколькими воздушнотранспортными предприятиями и другими транспортными организациями (железнодорожными, морскими, речными, автомобильными)" <*>. Однако указанная классификация договоров воздушной перевозки скорее была данью традиции, сложившейся в литературе по транспортному праву, где таким же образом определяли виды всякой перевозки. Воздушный кодекс СССР не содержал каких-либо особых правил, специально предназначенных для регулирования местных перевозок или перевозок в прямом смешанном сообщении.

<*> Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 97 - 98.

Вместе с тем тот же ВК СССР включал в себя правила, регламентирующие в качестве особого вида договора перевозки договор чартера. По договору чартера (фрахтования воздушных судов) одна сторона (фрахтовщик) была обязана предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю вместимость или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты или для иных целей (ст. 134). Поэтому в данном случае, как и при морских перевозках, можно говорить о двух видах договора воздушной перевозки: 1) договоре с условием предоставления для перевозки всей или части вместимости судна; 2) договоре без такого условия.

УВВТ не содержал правил, регулирующих договор чартера, хотя возможность такой перевозки, когда грузоотправителю предоставляется вся или часть вместимости речного судна, не вызывает сомнений. В качестве же отдельных видов договора перевозки с включением в УВВТ специальных правил, их регулирующих, рассматривались перевозки грузовой скоростью или большой скоростью (ст. 76), перевозки грузов мелкими партиями в контейнерах (ст. 77), перевозки в прямом смешанном и

прямом водном (с участием речных и морских перевозчиков) сообщении (ст. 147). С этой точки зрения особый интерес вызывает детально регулируемый УВВТ договор буксировки плотов и судов.

По договору буксировки пароходство обязано было за установленную плату буксировать плот или судно до определенного пункта, или в течение определенного времени, или для выполнения определенного маневра. Причем к отношениям, связанным с буксировкой плотов и судов, допускалось применение правил о перевозках грузов (ст. 126 УВВТ), - возможно, это свидетельство того, что законодатель рассматривал договор буксировки как разновидность договора перевозки груза.

Определенными особенностями отличалась и классификация договора автомобильной перевозки. Здесь, как и на других видах транспорта, существовало деление перевозок на перевозки в прямом и в прямом смешанном сообщении. Но в автомобильных перевозках использовались и специфические критерии для классификации договоров перевозки. Данное обстоятельство во многом объясняется особенностями автомобильного транспорта.

Автомобильные перевозки подразделялись на городские (в пределах черты города), пригородные (за пределы черты города на расстояние до 50 км), междугородные (за пределы города на расстояние более 50 км) и международные (за пределы или из-за пределов территории страны) (ст. 5 УАТ).

На автомобильном транспорте, в отличие от других видов транспорта, не грузоотправитель доставляет груз к пункту погрузки, а автотранспортное предприятие передает свои машины под погрузку грузоотправителю. Тем самым транспортный процесс начинается не с момента принятия конкретного груза к перевозке, но гораздо раньше, и не на транспортном предприятии пункта отправления, а на территории грузоотправителя <*>.

<*> См.: Быков А.Г., Половинчик Д.И. Основы автотранспортного права. М., 1974. С. 86 - 87.

Отсюда на автомобильном транспорте широкое распространение получили так называемые организационные договоры. К ним относятся: годовые договоры на перевозку грузов и годовые договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты.

В отличие от договора перевозки конкретного груза, по годовому договору не производилась транспортировка материальных ценностей. Данный договор опосредствовал отношения сторон по организации будущих перевозок.

Согласно ст. 36 УАТ по годовому договору на перевозку грузов автомобильным транспортом автотранспортное предприятие или организация были обязаны в установленные сроки принимать, а грузоотправитель - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В годовом договоре устанавливались объемы и условия перевозок, порядок расчетов и определялись рациональные маршруты и схемы грузопотоков.

В юридической литературе отмечались признаки, которые отличали годовой договор от перевозки конкретного груза, составляя специфические особенности организационных договоров.

1. Содержание этого договора составляли права и обязанности сторон по организации предстоящих перевозок грузов, а договор перевозки конкретного груза носил имущественный

характер, поскольку регулируемые им отношения были связаны с перемещением материальных ценностей.

2. Годовой договор был направлен на организацию предстоящих перевозок грузов, момент его заключения не связывался с передачей материальных ценностей, подлежащих транспортировке. Поэтому годовой договор - консенсуальный.

Что касается договора перевозки конкретного груза, то он заключался в момент принятия автотранспортным предприятием от отправителя груза вместе с товарно-транспортной накладной (ст. 47 УАТ РСФСР), т.е. соглашение сторон носило характер реального договора.

3. Годовой договор перевозки заключался и исполнялся на основе утвержденного государственного плана перевозок грузов (ст. 36 УАТ). В соответствии с § 4 разд. 1 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом <*> предприятия и организации - грузоотправители в соответствии с планами перевозок грузов, установленными для них вышестоящими организациями, обязаны были до 15 марта планируемого года заключить с соответствующими автотранспортными предприятиями годовые договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом.

<*> См.: Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. М., 1984.

Договоры на перевозку конкретного груза, в отличие от годовых, могли заключаться для транспортировки грузов, не предусмотренных планом. В таком порядке перевозились грузы разового характера при предъявлении их мелкими отправлениями, а также грузы по указанию Министерства автомобильного транспорта РСФСР. Перевозка овощей, фруктов, молока и других скоропортящихся сельскохозяйственных продуктов для организаций заготовительных и потребительской кооперации производилась также по предъявлению (без ограничения) заявок, представляемых за пять дней до перевозок. Грузы, перевозка которых необходима для ликвидации последствий стихийных бедствий или аварий, должны были приниматься к перевозке вне плана и вне очереди (ст. 35 УАТ).

Роль годового договора все же не сводилась к организации выполнения плана перевозок, несмотря на тесную зависимость его от утвержденного плана перевозок и предопределенность ряда условий предписаниями плана.

Плановый характер годового договора на автомобильную перевозку грузов проявлялся в том, что: а) он заключался на основе планового акта; б) был направлен на реализацию предписаний планового акта; в) одно из существенных условий договора - объемы перевозок - определялось плановым актом; г) планом были определены стороны договорных отношений.

4. Годовой договор автомобильной перевозки имел длящийся характер. Выполнение одной или нескольких операций по транспортировке грузов не прекращало договорных отношений. Действие договора распространялось на весь планируемый год. Срок действия договора перевозки конкретного груза прекращался моментом выдачи принятого к перевозке груза управомоченному лицу. Поэтому договор перевозки конкретного груза - базовый договор автомобильной перевозки.

5. Действующим законодательством был установлен специальный порядок заключения годовых договоров (§ 4 разд. 1 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом). В отношении договоров перевозки конкретного груза в законодательстве отсутствовали какие-либо специальные нормы, регулирующие порядок их заключения. Требования, предъявляемые к оформлению таких

договоров, сводились к правилам заполнения товарно-транспортной накладной, являющейся формой указанных договоров <*>.

<*> См.: Савичев Г.П., Витрянский В.В. Правовое обеспечение сохранности грузов при перевозках. М., 1989. С. 120 - 121.

В сфере автомобильного транспорта значительное развитие получили централизованные перевозки грузов. К централизованным перевозкам относились: а) перевозки, при которых одно предприятие автомобильного транспорта общего пользования своим подвижным составом или осуществляя единое оперативное руководство перевозками подвижным составом других автотранспортных предприятий обеспечивало доставку грузов (с транспортно-экспедиционным обслуживанием) от одного грузоотправителя всем грузополучателям или одному грузополучателю от всех грузоотправителей; б) перевозки, осуществлявшиеся автомобильным транспортом общего пользования по завозу (вывозу) грузов на станции железных дорог, в порты, на пристани, в аэропорты; в) регулярные международные перевозки.

Отношения, связанные с централизованными перевозками грузов, регулировались организационными договорами автомобильной перевозки и договорами перевозки конкретного груза (разовыми договорами автомобильной перевозки). Организационные договоры, опосредствовавшие отношения по централизованным перевозкам, за исключением централизованного завоза (вывоза) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты, могут быть отнесены к категории годовых договоров автомобильной перевозки. Особенности указанных договоров заключались главным образом в сочетании традиционных обязанностей автотранспортных предприятий с транспортно-экспедиционными функциями. Однако определенный набор транспортно-экспедиционных операций выполнялся автотранспортными предприятиями и при осуществлении обычных (нецентрализованных) перевозок.

Правила транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР <*> предусматривали, что при перевозках в прямом автомобильном сообщении, в том числе при централизованных и регулярных междугородных перевозках, автотранспортные предприятия выполняли для грузоотправителей и грузополучателей по годовым договорам на перевозку грузов автомобильным транспортом, заключавшимися в соответствии с Типовым годовым договором на перевозку грузов, следующие операции и услуги: а) прием грузов к перевозке автомобильным транспортом по надлежаще оформленным грузоотправителями товарно-транспортным документам; б) сопровождение и охрана грузов при перевозке автомобильным транспортом; в) сдача грузов грузополучателям с надлежащим оформлением ими товарно-транспортных документов.

<*> Утверждены Министерством автомобильного транспорта РСФСР 6 февраля 1981 г. по согласованию с Госпланом РСФСР и Госарбитражем РСФСР (см. разд. 27 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом).

Учитывая, что согласно ст. 49 УАТ перевозка груза производится автотранспортным предприятием, как правило, без сопровождения его экспедитором грузоотправителя (грузополучателя), об автомобильных перевозках грузов без транспортно-экспедиционного

обслуживания в настоящее время можно говорить лишь как об исключении из общего правила.

Договоры, регламентирующие отношения по централизованному завозу (вывозу) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты, можно охарактеризовать как организационные, однако их следует рассматривать в качестве самостоятельной группы.

Во-первых, их действие было направлено на организацию отношений, складывающихся при перевозках грузов с участием железнодорожного, водного, воздушного транспорта.

Во-вторых, специфичны цели указанных договоров. С одной стороны, они были призваны освободить грузоотправителей и грузополучателей, в роли которых выступали в основном промышленные предприятия и объединения, от несвойственных им функций по приемке и отправке грузов, передаче их на другой вид транспорта. С другой стороны, они обеспечивали бесперебойный вывоз грузов, поступающих на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты.

В-третьих, автотранспортные предприятия, выполняя обязанности перевозчика, в отношениях с другими транспортными организациями исполняли и функции представителя грузоотправителя (грузополучателя) на основании доверенности, а поэтому пользовались правами, несли обязанности и ответственность за выполнение принятых на себе обязательств в пределах, предусмотренных уставами (кодексами) соответствующих видов транспорта для грузоотправителей и грузополучателей.

В-четвертых, есть особенности в содержании названных договоров. Объем и характер обязанностей сторон зачастую диктовался не только их интересами, но и условиями работы других транспортных организаций. Значительно шире, чем при перевозках в прямом автомобильном сообщении, был круг транспортно-экспедиционных операций, выполнявшихся автотранспортными предприятиями.

Отношения по централизованному завозу и вывозу грузов опосредовались договорами двух видов: на централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты и на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты.

В первом случае регламентировались отношения, складывавшиеся между автотранспортным предприятием и другой транспортной организацией, например между автотранспортными предприятиями и отделениями железных дорог в процессе завоза (вывоза) грузов на станции железных дорог; во втором - отношения автотранспортных предприятий с клиентурой: грузоотправителями и грузополучателями.

В конечном счете оба вида договоров были призваны регулировать единый процесс завоза (вывоза) грузов, но каждый из них регламентировал свою сферу отношений.

Некоторые авторы к числу организационных договоров автомобильной перевозки относят также договоры разового заказа. Формой такого вида договора принято считать заказ <*>. Выдача грузоотправителем заказа представляет собой предложение автотранспортного предприятия заключить договор относительно предстоящей транспортировки груза. Принятие заказа автотранспортным предприятием является его волеизъявлением (согласием) осуществить указанную в заказе перевозку. Поэтому представленный грузоотправителем и принятый автотранспортным предприятием заказ, по мнению указанных авторов, есть не что иное, как своеобразная форма договора на предстоящую перевозку груза.

<*> См., напр.: Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 51.

Принятие автотранспортным предприятием к исполнению разового заказа зависит от наличия свободных провозных возможностей. Поскольку разовые заказы предъявлялись на внеплановые перевозки, автотранспортное предприятие было вправе отказать в приеме заказа или определить с согласия грузоотправителя иной срок, чем первоначально указанный в заказе.

Автопредприятие обязано было подать автомобиль под погрузку на основе заказа грузоотправителя, когда грузы перевозятся по предъявлению; в этом случае соответствующая обязанность автотранспортного предприятия возникала из факта подачи и принятия заказа.

Необходимость подачи заказа (заявки) продиктована технологическими особенностями работы автотранспорта.

Эти действия представляли собой договор разового заказа, но по отношению к договору перевозки конкретного груза - лишь предварительное согласование условий предстоящей перевозки, которая оформлялась заключением договора перевозки конкретного груза, формой которого являлась товарно-транспортная накладная.

Таким образом, в систему организационных договоров на автомобильном транспорте входили две группы договоров: годовые договоры автомобильной перевозки и договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты.

Первая группа регулировала организационные отношения, складывающиеся при перевозках в прямом автомобильном сообщении, в том числе и при централизованных перевозках. Указанные договоры заключались на основе Типового годового договора на перевозку грузов автомобильным транспортом, утвержденного Министерством автомобильного транспорта РСФСР по согласованию с Госпланом РСФСР и Госарбитражем РСФСР 30 ноября 1970 г. <*>.

<*> См.: Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. С. 5.

Вторую группу составляли договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты, заключавшиеся на основе соответствующих Типовых договоров <*>, и договоры на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты. Типовой годовой договор был утвержден Министерством автомобильного транспорта РСФСР по согласованию с Госпланом РСФСР и Госарбитражем РСФСР 6 февраля 1981 г. <***>.

<*> См.: Там же. С. 120, 135, 148, 160.

<***> См.: Там же. С. 104.

Следует отметить, что рассматриваемые в настоящей работе организационные договоры - это по сути своей договоры автомобильной перевозки. Отсутствие в Основах гражданского законодательства 1961 г. и ГК 1964 г. определения организационных договоров перевозки являлось

пробелом в законодательстве и не могло служить основанием для противопоставления их договорам перевозки конкретного груза (разовым договорам автомобильной перевозки). Соответствующее определение организационных договоров содержится в УАТ и других нормативных актах.

Организационные и разовые договоры регулировали одну сферу отношений - отношения по перевозкам грузов, с той лишь разницей, что организационные договоры были призваны регламентировать отношения сторон на первой, организационной, стадии перевозочного процесса, а договоры перевозки конкретного груза оформляли непосредственный процесс перемещения груза.

Одна из основных целей при заключении организационных договоров заключалась в организации наиболее рациональной и экономичной перевозки груза. Эту же цель в отношении конкретного груза преследовали и субъекты разовых договоров автомобильной перевозки.

Понимание организационных договоров и договоров перевозки конкретного груза (разовых договоров) как составных частей договорного института автомобильной перевозки позволяет более полно учитывать цели и интересы субъектов указанных договоров, роль и значение каждого договора в правовом регулировании единого перевозочного процесса.

Договоры перевозки конкретного груза (разовые договоры) были весьма разнообразны.

В зависимости от наличия (или отсутствия) плановых оснований можно было выделить плановые и неплановые договоры. Причем неплановые могли быть подразделены на договоры перевозки грузов по предварительным заказам грузоотправителей и договоры перевозки грузов по предъявлению.

Основанием для дифференциации разовых договоров автомобильной перевозки могла служить также их установленная форма.

В соответствии с инструкцией Министерства финансов СССР, Госбанка СССР, ЦСУ СССР и Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 30 ноября 1983 г. "О порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом" <*> перевозка грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществлялась только при наличии оформленной товарно-транспортной накладной утвержденной формы N 1-т; перевозка грузов в междугородном сообщении, выполняемая с участием грузовых автостанций или других предприятий автомобильного транспорта общего пользования, на которые была возложена организация междугородных перевозок грузов, - при наличии оформленной товарно-транспортной накладной утвержденной формы N 2-тм.

<*> Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР. 1986. N 11. С. 4.

При централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, из портов, с пристаней, из аэропортов форма товарно-транспортной накладной и порядок ее заполнения были установлены Правилами централизованного завоза и вывоза грузов.

3. План и договор перевозки

Планирование перевозок грузов

Основной особенностью советского периода, оказавшей сильнейшее воздействие на договор перевозки груза, являлось всеобъемлющее планирование грузовых перевозок. Перспективному и текущему планированию подлежало абсолютное большинство грузовых перевозок, осуществлявшихся всеми видами транспорта. Глобальное планирование грузовых перевозок объяснялось особой ролью транспорта как связующего звена между сферами производства и потребления. Так, О.С. Иоффе указывал: "Объектом социалистического планирования является как производство продукции, так и ее реализация. Поскольку транспорт обеспечивает связь производства со сферами обращения и потребления (производительного и личного), естественно, что и деятельность по транспортировке произведенной продукции также становится объектом планирования. В то же время самый характер транспортной деятельности как вспомогательный по отношению к обслуживаемым им сферам обуславливает необходимость при составлении планов перевозки грузов опираться на плановые показатели производства, снабжения и товарооборота" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 570 - 571.

Планирование грузовых перевозок всеми видами транспорта осуществлялось в соответствии с Основными положениями о годовом и квартальном планировании перевозок грузов, утвержденными Постановлением Совета Министров СССР от 4 января 1970 г. N 6 <*>. Все транспортные уставы и кодексы также включали в себя положения о планировании соответствующих грузовых перевозок, а также об ответственности за невыполнение установленных государственных планов перевозок.

<*> Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 8. М., 1972. С. 7.

Вот, например, как осуществлялось государственное планирование перевозок грузов на железнодорожном транспорте. Планы перевозок грузов железнодорожным транспортом разрабатывались на основе планов промышленного и сельскохозяйственного производства, капитального строительства, заготовки сельскохозяйственных продуктов, материально-технического снабжения, товарооборота и должны были обосновываться экономическими расчетами. Перевозки грузов железнодорожным транспортом осуществлялись по годовым планам с распределением по кварталам и по квартальным планам с распределением по месяцам.

Предприятия, организации и учреждения представляли своим вышестоящим министерствам, а также соответствующим управлениям железных дорог свои заявки (по установленной форме) на перевозку грузов на год с распределением по кварталам, в срок до 20 мая года, предшествующего планируемому. Управления железных дорог, проверив экономическую обоснованность заявок, поданных грузоотправителями, представляли в Министерство путей сообщения СССР (до 15 июня) обобщенную заявку на перевозку грузов по соответствующему управлению дороги.

Параллельно этому министерства и ведомства разрабатывали и представляли в Госплан СССР,

Госснаб СССР и Министерство путей сообщения СССР (до 1 июля) свои обобщенные заявки на год по каждой отрасли народного хозяйства с распределением по кварталам и железным дорогам.

На основе поступивших заявок Министерство путей сообщения СССР разрабатывало проект годового, с распределением по кварталам, плана перевозок грузов по железным дорогам и представляло его (до 20 июля) в Госплан СССР и Госснаб СССР. Окончательный вариант годового, с распределением по кварталам, плана перевозок грузов железнодорожным транспортом по общему объему (в тоннах) утверждался Министерством путей сообщения СССР по согласованию с Госпланом СССР в месячный срок после принятия Советом Министров СССР годового плана экономического и социального развития СССР.

Утвержденный годовой, с распределением по кварталам, план перевозок грузов сообщался Министерством путей сообщения СССР соответствующим министерствам и ведомствам - грузоотправителям, а также управлениям железных дорог. Министерства и ведомства должны были распределить закрепленные за ними объемы перевозок по подведомственным предприятиям и организациям и сообщить об этом Министерству путей сообщения. Управления железных дорог на основе доведенных до них годовых планов перевозок устанавливали годовые планы перевозок по отделениям соответствующей железной дороги.

Далее наступал следующий этап - квартальное планирование перевозок грузов железнодорожным транспортом. Квартальное планирование перевозок грузов с распределением по месяцам осуществлялось в зависимости от видов грузов: в централизованном порядке на основе заявок министерств и ведомств или на местах на основе заявок на перевозку грузов, представляемых организациями-грузоотправителями управлениям железных дорог за 45 дней до начала планируемого квартала.

План перевозок грузов, планируемых централизованно на квартал с распределением по месяцам, утверждался Министерством путей сообщения СССР и доводился до управлений железных дорог за 16 дней до планируемого квартала. По грузам, перевозка которых планировалась на местах, управления железных дорог рассматривали заявки грузоотправителей и не позднее чем за пять дней до начала планируемого квартала представляли в Министерство путей сообщения проекты квартальных планов перевозок грузов с распределением по месяцам и родам грузов, в тоннах и вагонах в среднем в сутки. Министерство путей сообщения не позднее чем за 26 дней до начала планируемого квартала сообщало управлениям железных дорог размеры перевозок грузов, планируемых на местах, в вагонах в среднем в сутки на квартал с распределением по месяцам. Начальники железных дорог в пределах установленных Министерством путей сообщения объемов погрузки грузов по согласованию с организациями, представившими заявки на перевозки этих грузов, не позднее чем за 23 дня до начала планируемого квартала устанавливали для них планы перевозок грузов на квартал с распределением по месяцам и родам грузов, в тоннах и вагонах в среднем в сутки.

Теперь наступал черед месячного планирования перевозок грузов. Предприятия и организации - грузоотправители в пределах утвержденных им квартальных объемов перевозок не позднее чем за 14 дней до начала планируемого месяца представляли в управления железных дорог развернутые месячные планы перевозок грузов с распределением по родам грузов, станциям отправления и железным дорогам назначения. Управления железных дорог на основе развернутых планов перевозки разрабатывали и представляли в Министерство путей сообщения СССР уточненные размеры погрузки по дорогам назначения и по родам вагонов и грузов для составления сводного месячного плана перевозок по сети железных дорог.

Наконец, после того как начальник железной дороги утверждал месячные планы перевозок по каждому отделению дороги и объявлял их начальникам отделений дороги, а начальники отделений дороги утверждали планы перевозок грузов по каждой станции и объявляли их начальникам станций, работники железных дорог вспоминали о конкретных грузоотправителях. Начальник отделения железной дороги должен был до наступления планового месяца установить по согласованию с грузоотправителями порядок выполнения плана перевозок, обеспечивающий равномерность и ритмичность погрузки по отделению дороги в течение месяца и каждых суток, а также укрупнение перевозок и выполнение заданий по перевозкам грузов отправительскими маршрутами.

Но это еще не все. Для того чтобы получить предусмотренные планом перевозки вагоны, грузоотправитель за три дня до наступления декады должен был подать начальнику отделения дороги через начальника станции заявку на погрузку с календарным расписанием размеров погрузки по дням декады (так называемая декадная заявка). Начальник отделения дороги устанавливал и за двое суток до наступления декады объявлял станциям декадные задания на подачу вагонов, с тем чтобы обеспечить равномерную погрузку по отделению как в целом, так и по направлениям. Начальник станции, получив задание от начальника отделения дороги, уведомлял каждого грузоотправителя за сутки до наступления декады о размерах подачи вагонов по дням декады, по родам грузов и железным дорогам назначения и заносил их в учетные карточки. Все, с этого момента грузоотправитель совместно с соответствующим отделением и станцией железной дороги приступал к выполнению утвержденного плана перевозки.

Мы избегали излишних деталей при описании существовавшей системы планирования перевозок грузов на железнодорожном транспорте. Но и в таком, упрощенном, виде, отражающем лишь основные параметры планирования перевозок, система планирования перевозок грузов представляется удивительно громоздкой и совершенно безумной, рассчитанной лишь на то, чтобы Министерство путей сообщения и центральные плановые органы постоянно располагали обобщенными сведениями о размерах грузооборота и могли докладывать об этом партии и правительству.

Аналогичные системы планирования грузовых перевозок существовали и на иных видах транспорта. Причем в некоторых транспортных уставах и кодексах выполнение планов перевозок (отнюдь не удовлетворение потребностей грузоотправителей и грузополучателей) провозглашалось основной, самодостаточной задачей транспортных организаций. Так, например, в соответствии с Уставом внутреннего водного транспорта (ст. 3) "основной обязанностью органов внутреннего водного транспорта СССР является выполнение государственного плана грузовых и пассажирских перевозок".

Может, не стоило бы столь подробно останавливаться на планировании грузовых перевозок, которое сегодня кануло в Лету, если бы законодатель не связывал с планом перевозок, его выполнением серьезные юридические последствия. В частности, без анализа плана перевозок невозможно выявить роль и значение, которые придавались законодательством и гражданско-правовой доктриной договору перевозки.

Соотношение плана и договора перевозки

Основы гражданского законодательства 1961 г. устанавливали, что договор перевозки грузов государственных, кооперативных и общественных организаций заключается на основании плана

перевозок, обязательного для обеих сторон. Заключение договоров перевозки грузов, не предусмотренных планом, допускалось в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. На перевозчика и отправителя возлагалась имущественная ответственность за неподачу перевозочных средств, непредъявление к перевозке груза и другие нарушения обязанностей, вытекающих из плана перевозок, а равно за такие же нарушения в случаях заключения договора перевозки грузов, не предусмотренных планом (ст. 73).

Комментируя указанные нормы, А.Л. Маковский обращал внимание на то, что "соотношение плана и договора в области перевозки иное, чем в сфере отношений по подряду в капитальном строительстве или по поставке, где план обязывает стороны лишь к заключению договора. Массовость и однотипность отношений по перевозке делают нецелесообразным, а еще чаще просто невозможным заключение консенсуальных договоров перевозки. Поэтому договор перевозки груза по общему правилу заключается в момент сдачи груза к перевозке и его принятия перевозчиком. Обязанности же сторон друг перед другом по подаче перевозочных средств и предъявлению к перевозке груза, т.е. по совершению действий, необходимых для того, чтобы запланированная перевозка началась, возникают непосредственно из плана перевозки". Другой особенностью соотношения плана и договора перевозки, как отмечает А.Л. Маковский, являлось то, что "договор перевозки груза не всегда заключается непосредственно на основании плана перевозок", который, как правило, не определяет условий конкретной перевозки. В связи с этим "на стороны возлагается обязанность организовать выполнение плана и конкретизировать его путем подачи отправителем... заявок и принятия их перевозчиком либо иным путем. Установленные таким образом условия перевозки ложатся затем в основание договора перевозки груза" <*>. В другой своей работе, посвященной морским перевозкам грузов, рассматривая в качестве одной из форм организации и конкретизации плана морских грузовых перевозок график подачи судов для перевозок в международном сообщении и большом каботаже и определяя его правовую природу как административно-правового планового акта, А.Л. Маковский указывает: "От других плановых актов по перевозке грузов, в частности, от квартального плана перевозок, график отличается тем, что он порождает и определенные гражданско-правовые последствия - обязанности пароходства и отправителя друг перед другом по совершению конкретных действий, необходимых для осуществления запланированной перевозки. Для отправителя - это обязанность перед пароходством предъявить и сдать к перевозке предусмотренный графиком груз, а для пароходства - обязанность перед грузоотправителем подать для перевозки этого груза указанный в графике тоннаж... Иначе говоря, утвержденный в установленном порядке график подачи судов является основанием возникновения гражданско-правового обязательства между пароходством и отправителем по предъявлению к перевозке груза и подаче тоннажа, указанных в этом графике" <***>.

<*> Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. С. 287.

<***> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 31 - 32.

Аналогичной позиции придерживался О.С. Иоффе, который также полагал, что согласование и уточнение плана перевозок через механизм подачи грузоотправителями заявки на выделение транспортных средств на основе месячного плана грузовых перевозок и принятия ее транспортной организацией является не гражданско-правовым, а административно-правовым актом. Поскольку

"плановая перевозка, - подчеркивал О.С. Иоффе, - оформляется только реальным договором, заключение которого обязательно для обеих сторон, то и обязанность совершить реальные хозяйственные операции, необходимые для заключения договора, тоже не может возникнуть ни из какого другого юридического основания, кроме как из акта планирования. В этом и заключается специфика соотношения плана и договора в области грузовых перевозок по сравнению с тем, как оно складывается в других сферах хозяйствования" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 577 - 578.

Точку зрения А.Л. Маковского, О.С. Иоффе и некоторых других авторов относительно проблемы соотношения плана и договора перевозки можно признать некой средней позицией, если принять во внимание многие другие взгляды, в том числе крайние, отдающие приоритет либо плану, либо договору, высказанные в юридической литературе советского периода.

В частности, некоторые авторы, например М.М. Агарков, полагали, что перевозка грузов является бездоговорным обязательством, вытекающим непосредственно из планового акта <*>. М.А. Тарасов, стремясь подчеркнуть роль плановых актов в отношениях по перевозке, определял советское транспортное право как "совокупность юридических норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с плановой перевозочной деятельностью организаций, использующих транспортные средства" <***>. В конце 70-х годов на автомобильном транспорте даже проводился эксперимент, заключающийся в том, что некоторые автотранспортные предприятия, входившие в систему Министерства автомобильного транспорта УССР (Волынское областное объединение грузового автотранспорта, Черновицкое и Тернопольское автоуправления) стали работать без годовых договоров, заменявшихся при наличии плановых оснований перевозок товарно-транспортными накладными.

<*> См.: Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. М., 1940. С. 130.

<***> Тарасов М.А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону, 1965. С. 19.

Сторонам было предложено вместо заключения годового договора составлять протокол уточнения и распределения объемов перевозок по кварталам и сменам работы. Была установлена и форма такого протокола, которая, по мнению автотранспортников, являлась дополнением к Правилам планирования перевозок грузов автомобильным транспортом. Дополнительные условия следовало отражать в заявках, согласуемых сторонами при приеме грузов.

Главные доводы сторонников организации автомобильных перевозок грузов без годовых договоров заключались в том, что проведение ежегодной договорной кампании отвлекает значительные средства и силы управленческих работников, в то время как заключение годовых договоров не имеет практического смысла. На автотранспорте отношения сторон детально регламентированы Уставом автомобильного транспорта, Правилами перевозок грузов и другими нормативными актами. Следовательно, можно обходиться и без годового договора <*>.

<*> См., напр.: Срубасовский Н. Нужен ли автотранспортникам годовой договор? // Хозяйство и право. 1981. № 6. С. 23.

Высказывалась и другая, противоположная точка зрения, согласно которой гражданско-правовые обязательства по перевозке груза не могли возникать непосредственно из планового акта, их основанием признавался гражданско-правовой договор, а плановый акт порождал лишь обязанность сторон заключить договор перевозки. Что касается действий грузоотправителей и транспортных организаций по уточнению плана перевозок и согласованию порядка его исполнения, то они нередко оценивались как действия по заключению договора, направленного на организацию исполнения плана перевозки, который предшествовал заключению договоров на перевозку конкретных партий груза.

Например, К.К. Яичков полагал, что направление грузоотправителем на основе плана перевозки заявки транспортной организации само по себе является гражданско-правовой сделкой <1>; а по мнению Г.С. Гуревича, направление грузоотправителем в соответствии с месячной плановой нормой заявки и принятие ее транспортной организацией равнозначно заключению консенсуального договора перевозки грузов <2>. Х.И. Шварц полагал, исходя, правда, из специфики автомобильной перевозки, что непосредственным основанием правоотношений по перевозке грузов во всех случаях является договор. "Государственный план, - подчеркивал Х.И. Шварц, - выступает как первый акт правового оформления перевозок. Однако полная реализация государственного плана перевозок осуществляется путем заключения договоров между транспортными организациями и грузоотправителями и выполнением этих договоров. Автотранспортные предприятия, реализуя утвержденный для них план перевозок, вступают на договорных началах в хозяйственные связи со своей клиентурой" <3>. Такой же позиции придерживался М.А. Аллахвердов, который писал: "Полная реализация обязанностей, вытекающих из государственного плана перевозок, - подача перевозчиком перевозочных средств и предъявление грузоотправителем груза для перевозки осуществляется согласно договору перевозки" <4>.

<1> См.: Яичков К.К. Указ. соч. С. 60.

<2> См.: Гуревич Г.С. К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов // Ученые записки Кишиневского государственного университета. Т. 67. Кишинев, 1968. С. 42 - 43.

<3> Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. С. 30 - 31.

<4> Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 13.

Определенным своеобразием отличается точка зрения относительно соотношения плана и договора перевозки, высказанная Б.Л. Хаскельбергом, который критиковал теоретическую конструкцию двух самостоятельных обязательств (одно - из плана перевозки, другое - из реального договора перевозки), полагая, что такая конструкция "не позволяет определить место ряда прав и обязанностей участников перевозочных отношений и основания их возникновения, поскольку они не могут быть отнесены ни к числу только договорных, ни к числу возникающих лишь из плана перевозок (например, обязанность отправителя использовать грузоподъемность подвижного состава, производить погрузку своими силами и средствами)". По мнению Б.Л. Хаскельберга, "правоотношения железнодорожной перевозки груза образуют единое, сложное по своей структуре,

развивающееся обязательство, в состав которого включаются относительно самостоятельные обязательства, возникающие с наступлением соответствующих юридических фактов по мере развития перевозочного процесса...". В связи с этим делается вывод: "План и договор перевозки являются элементами сложного фактического состава и одновременно основаниями возникновения относительно самостоятельных обязательств как составных частей единого обязательства перевозки". Далее Б.Л. Хаскельберг поясняет свою мысль: "Развернутый план перевозок и декадная заявка - правовые формы конкретизации и определения порядка выполнения месячного плана перевозок. До утверждения железной дорогой развернутый план представляет собой проект некоторых условий обязательства перевозки, устанавливаемых в административном порядке. После утверждения - это административный акт". Б.Л. Хаскельберг соглашается с тем, что "декадная заявка есть односторонняя сделка", и приходит к выводу: "Утвержденный развернутый план и декадная заявка должны признаваться юридическими фактами, направленными на конкретизацию уже возникших субъективных прав и обязанностей" <*>.

<*> Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву. Автореф. дис... д.ю.н. Томск, 1969. С. 6 - 8.

Представляется, однако, что приведенные взгляды на проблему соотношения плана грузовых перевозок и договора перевозки, несмотря на все их различия, объединены одной общей чертой, а именно: явным преувеличением роли планового акта как основания возникновения гражданско-правового обязательства. Ведь гражданско-правовое обязательство должно содержать условия, определяющие конкретные действия, которые должны совершить обязанные стороны. Причем речь идет не о действиях вообще (подавать вагоны или предъявлять грузы), а о совершенно определенных параметрах этих действий, которые в принципе не могли быть определены планами перевозки, в том числе и развернутыми месячными планами, которые лишь устанавливали некие предельные показатели по вагонам, тоннажу и объему предъявляемых к перевозке грузов. Обязанность исполнять плановые задания (заметим, публично-правовая обязанность) предполагала согласование сторонами конкретных условий подачи транспортных средств перевозчиком и предъявление грузоотправителем соответствующих грузов. Какую бы форму ни приобретали такого рода соглашения сторон (подача и принятие заявки, согласование графика отгрузки и т.п.), все они были направлены на возникновение гражданских прав и обязанностей, т.е. являлись договорами. Другое дело, что такие договоры одновременно служили средством исполнения их сторонами (грузоотправителями и транспортными организациями) своих публично-правовых обязанностей (выполнение плана перевозки), но данное обстоятельство не изменяло природу гражданско-правовых договоров. Если же речь шла о неплановых перевозках, то в этом случае исчезала публично-правовая обязанность контрагентов, а объемы перевозок и иные условия договоров устанавливались по усмотрению сторон безотносительно к каким-либо внешним предписаниям. Таким образом, правоотношение по перевозке грузов представляло собой единое обязательство, включавшее в себя не только обязанности перевозчика по перевозке груза и выдаче его получателю, но и обязанности отправителя и транспортной организации по предъявлению грузов и подаче транспортных средств.

Как бы там ни было, но все авторы, писавшие о договоре перевозки, рассматривали в качестве составного элемента обязательства по перевозке груза права и обязанности сторон, связанные с подачей транспортных средств под погрузку и выгрузку, а также с предъявлением грузов к перевозке.

4. Субъекты обязательств по перевозке грузов

Итак, правоотношение по перевозке грузов в юридической литературе рассматривалось как состоящее из двух обязательств либо самостоятельных (возникающих одно - из плана перевозок, а другое - из договора перевозки), либо относительно самостоятельных, образующих единое правоотношение (обязательство), связанное с перевозкой грузов. Первое обязательство имеет своим предметом действия сторон (перевозчика и отправителя) по подаче перевозочных (транспортных) средств под погрузку и соответственно - предъявлению грузов к перевозке и их погрузке в перевозочные средства; предмет второго обязательства составляют действия перевозчика по перевозке груза в пункт назначения и выдаче его получателю или иному уполномоченному лицу, а также по внесению отправителем установленной провозной платы.

При рассмотрении основных элементов правоотношения по перевозке груза указанное правоотношение целесообразно рассматривать в качестве единого обязательства, связанного с перевозкой груза, как это и делалось в юридической литературе.

Участниками обязательства по перевозкам грузов признавались, как это следует из самого законодательного определения договора перевозки (ст. 72 Основ гражданского законодательства 1961 г.), грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель.

В качестве перевозчиков выступали в основном специализированные организации (транспорт общего пользования), которые входили в соответствующие транспортные министерства и ведомства. Правда, вряд ли возможно согласиться с излишне категоричным утверждением О.С. Иоффе о том, что "функции перевозчика может выполнять только специализированная транспортная организация. Когда груз доставляет гражданин или имеющая перевозочные средства неспециализированная организация, отношения сторон не подпадают под действие транспортного законодательства и должны регулироваться нормами о договоре подряда, а не перевозки" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 585.

Действовавшие в тот период транспортные уставы и кодексы отражали более гибкую позицию. Например, УАТ (ст. 4) предусматривал, что его действие распространяется на перевозки грузов, пассажиров и багажа, осуществляемые не только автотранспортными предприятиями Министерства автомобильного транспорта РСФСР и иными транспортными организациями общего пользования, но и другими предприятиями и организациями, имеющими автомобили (так называемый ведомственный автомобильный транспорт). УВВТ (ст. 7) устанавливал, что перевозки грузов по внутренним водным путям должны осуществляться пароходствами, подведомственными Министерству речного флота; прочие государственные органы, а также кооперативные и другие общественные организации могут иметь суда и эксплуатировать их для своих производственных нужд, а также для перевозок грузов, которые не перевозятся пароходствами Министерства речного флота; под наименованием "пароходство" в Уставе понимались судоходные организации всех ведомств. Более жесткие правила содержались в КТМ СССР (ст. 4): согласно указанным правилам основными органами, в оперативном управлении которых находятся морские суда, используемые для перевозки грузов, пассажиров, багажа, являются морские пароходства, подведомственные Министерству морского флота СССР; в

ведении других министерств и ведомств могли находиться суда смешанного плавания (река - море), используемые для перевозок грузов и пассажиров. Однако не следует забывать, что в роли перевозчика могла оказаться любая организация, владеющая судном на основе договора фрахтования судна на время.

В роли грузоотправителей и грузополучателей могли выступать любые юридические или физические лица, обладающие качествами общегражданской правосубъектности.

Спорным, широко обсуждавшимся в юридической литературе того времени был вопрос о правовом положении грузополучателя в договоре перевозки груза. Конечно же, речь шла только о тех случаях, когда грузоотправитель и грузополучатель не совпадали в одном лице. Грузополучатель, не участвуя в заключении договора перевозки, тем не менее приобретает права требования к перевозчику, и прежде всего это - право требовать от перевозчика выдачи груза, доставленного в пункт назначения. Более того, на грузополучателя возлагаются и определенные обязанности (по принятию груза, уплате провозных платежей и сборов и т.п.).

В юридической литературе обозначились три основные позиции по данному вопросу. Суть одного из подходов состояла в том, что грузополучатель и грузоотправитель признавались одной стороной договора перевозки. Иными словами, грузополучатель является не особым участником правоотношений, связанных с перевозкой груза, а непосредственной его стороной (вместе с грузоотправителем). Такую позицию высказывали, в частности, Я.И. Рапопорт, М.К. Александров-Дольник и некоторые другие авторы <*>.

<*> См.: Александров-Дольник М.К. Споры, вытекающие из отношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. М., 1955. С. 22; Рапопорт Я.И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. Харьков, 1957. С. 171 - 173.

Согласно другой точке зрения грузополучатель признавался самостоятельным субъектом договора перевозки, а не единой с грузоотправителем стороной договора. Этот вывод, в свою очередь, основывался на положении о том, что договор перевозки является договором особого рода, специфика которого как раз и состоит в том, что грузополучатель, не принимая участия в заключении договора, тем не менее становится его самостоятельным субъектом. Этой точки зрения придерживались такие правоведы, как М.А. Тарасов <*>, Г.П. Савичев и некоторые другие. Вот, например, как объясняет положение грузополучателя как особой стороны договора перевозки Г.П. Савичев: "Договор перевозки - договор, в котором грузополучатель является особой стороной. Эта конструкция больше всего отвечает специфике правоотношений, возникающих при перевозке. Грузополучатель является самостоятельной стороной в договоре перевозки, которая хотя и не участвует в заключении договора, но приобретает определенные права и несет конкретные обязанности в процессе исполнения договора. Это особое положение грузополучателя в договоре дало основание утверждать, что договор перевозки является трехсторонним договором... Когда мы говорим о договоре особого рода, в котором получатель является стороной в договоре, то подразумеваем, что грузоотправитель и грузополучатель - разные лица. В этих случаях договор порождает обязательства по перевозке у трех сторон: грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя. Такой договор является соглашением трех лиц" <***>.

<*> См.: Тарасов М.А. Очерки транспортного права. С. 98 - 99.

<***> Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 114 - 115.

И наконец, самой распространенной в юридической литературе теорией, объясняющей правовое положение получателя, была концепция договора перевозки как договора в пользу третьего лица, в качестве которого выступает грузополучатель. Такую позицию занимали Б.Б. Черепухин, В.Н. Изволинский, М.Е. Ходунов, Х.И. Шварц, А.Л. Маковский, Б.Л. Хаскельберг, О.С. Иоффе и некоторые другие правоведы <*>. Сторонники этой концепции расходились лишь в объяснении оснований возложения на получателя определенных обязанностей наряду с предоставлением ему права требования по отношению к перевозчику как третьему лицу, в пользу которого был заключен договор. Так, по мнению М.Е. Ходунова, такие обязанности на стороне получателя возникали в связи с их возложением на него грузоотправителем на основании заключенного между ними договора либо в силу прямого указания закона. "Право отправителя возложить на получателя обязанность принять груз и уплатить перевозчику недобор провозных платежей, - указывал М.Е. Ходунов, - возникает из договора поставки или иного договора, заключенного между ними до вступления отправителя в договор с перевозчиком... или из обязательного для отправителя и получателя административного акта вышестоящего органа. Если в адрес получателя прибывает незаказанный им груз, то его обязанность принять этот груз на ответственное хранение возникает не из договора перевозки, а из соответствующей статьи транспортного устава или кодекса и факта прибытия груза в его адрес" <***>.

<*> См.: Черепухин Б.Б. Ответственность грузоотправителя по договору перевозки. Иркутск, 1927. С. 7; Изволинский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. М., 1951. С. 40; Шварц Х.И. Договор автомобильной перевозки. М., 1955. С. 56 - 58; Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 73 - 74; Маковский А.Л. Указ. соч. С. 84 - 86; Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву. С. 20; Иоффе О.С. Указ. соч. С. 561 - 563.

<***> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 73.

А.Л. Маковский объясняет возможность возложения на получателя груза некоторых обязанностей тем, что указанные обязанности либо носят административно-правовой характер (например, обязанность получателя принять и вывезти прибывший в его адрес груз), либо подлежат исполнению получателем лишь после того, когда он выразил намерение воспользоваться предоставленным ему правом на получение груза <*>.

<*> См.: Маковский А.Л. Указ. соч. С. 85.

О.С. Иоффе указывал, что возложение на грузополучателя некоторых обязанностей перед перевозчиком (по выполнению разгрузочных работ, уплате денежных сумм и т.п.) "не исключает квалификации перевозки грузов как договора в пользу третьего лица. Статья 167 ГК, формулирующая соответствующее общее правило, указывает лишь на то, что третье лицо, в пользу которого заключен

договор, вправе требовать его исполнения. Но она не запрещает заключения в пользу третьего лица договора, по которому это лицо, соглашаясь воспользоваться выговоренными для него правами, должно взять на себя и определенные обязанности" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 562.

Представляется, что из всех рассмотренных взглядов на проблему правового положения грузополучателя в договоре перевозки лишь концепция договора перевозки как договора в пользу третьего лица объясняет причину появления у получателя, не участвующего в заключении договора, права требования к перевозчику. Идея о том, что получатель вместе с грузоотправителем представляют единую сторону в договоре перевозки, противоречит положениям гражданского законодательства (когда-либо действовавшего) о множественности лиц в обязательстве. Не может получатель признаваться также самостоятельной стороной договора перевозки (как договора "особого рода"), поскольку обязательство представляет собой относительное правоотношение: праву одной из сторон противостоит обязанность другой стороны. Если признать договор перевозки трехсторонним соглашением, то необходимо назвать права и обязанности получателя по отношению не только к перевозчику, но и к грузоотправителю. Однако в договоре перевозки никаких взаимных прав и обязанностей грузоотправителя и грузополучателя не существует.

Что касается наличия у получателя некоторых обязанностей по отношению к перевозчику, то указанные обязанности возложены на получателя не договором перевозки, а императивными нормами закона, которые, как известно, представляют для сторон внешние по отношению к договору правила поведения и поэтому никак не влияют на выбор той или иной конструкции договора перевозки (в данном случае конструкции договора в пользу третьего лица).

5. Оформление договора перевозки

Рассмотрение вопроса об оформлении отношений, связанных с перевозкой грузов, если иметь в виду весь комплекс таких отношений (начиная с обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению грузов), а не только реальный договор перевозки груза, предполагает проведение анализа как транспортных накладных, которые традиционно признавались формой договора перевозки конкретного груза, так и иных документов, фиксирующих обязательства грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя, а также удостоверяющих заключение договора перевозки и результаты его исполнения.

Однако в данном параграфе мы ограничимся рассмотрением вопроса о форме договора перевозки конкретного груза.

На железнодорожном транспорте грузоотправитель должен был представить станции отправления на каждую отправку груза накладную, которая признавалась основным перевозочным документом. Накладная составлялась на имя определенного грузополучателя, подписывалась грузоотправителем, сопровождала груз на всем пути его следования и на станции назначения выдавалась грузополучателю вместе с грузом. Время приема груза к перевозке удостоверялось календарным штемпелем станции на накладной. При перевозке массовых грузов в постоянных направлениях допускалось составление одной накладной на перевозку целого маршрута или группы

вагонов, а также комплекта контейнеров. В удостоверение приема груза к перевозке станция выдавала грузоотправителю грузовую квитанцию.

В юридической литературе действия грузоотправителя и железной дороги по предъявлению груза (вместе с накладной) и соответственно принятию этого груза (с проставлением штампа на накладной и выдачей грузовой квитанции) рассматривались как традиционные стадии заключения договора: оферта и акцепт. Например, Б.Л. Хаскельберг указывал: "Стадии заключения договора перевозки груза не так ярко выражены, как в других договорах, что, однако, не дает возможности сомневаться в наличии двух стадий: предложения и его принятия. Предложением заключить договор железнодорожной перевозки нужно считать предъявление к перевозке груза вместе с накладной. Принятие груза, удостоверяемое наложением на накладной календарного штампа станции отправления и выдачей квитанции, фиксирует акцепт. Накладная - специальная форма договора перевозки, содержащая все условия данного конкретного договора" <*>.

<*> Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву. С. 15.

Однако приведенное утверждение представляется непоследовательным. Во-первых, в данном случае и оферта, и акцепт как стадии заключения договора перевозки представляются в форме конклюдентных действий, что само по себе вызывает сомнения. Если в отношении акцепта это еще допустимо (в случаях, предусмотренных законодательством), то оферту, которая должна содержать все существенные условия договора, представить в форме конклюдентных действий невозможно. Во-вторых, договор, заключенный путем конклюдентных действий обеих сторон, не может иметь письменной формы, так как одно исключает другое. В-третьих, действия по предъявлению и принятию груза не могут содержать в себе никаких условий обязательства, их правовое предназначение, в особенности действий железной дороги по принятию груза, - определить момент заключения договора перевозки, поскольку указанный договор носит реальный характер.

На наш взгляд, в данном случае заключение договора совершалось сторонами в обычном порядке путем составления единого документа, подписываемого сторонами. Специфика же договора перевозки состояла в том, что значительная часть его условий была определена законодательством и не могла предусматриваться по соглашению сторон. Применительно к этим условиям грузоотправителю оставалось "присоединиться" к ним, заполнив соответствующие графы типового бланка накладной, предлагаемого железной дорогой. По некоторым условиям договора грузоотправителю предоставлялась возможность выбрать тот или иной вариант соответствующего условия в рамках, ограниченных законодательством (например, скорость транспортировки грузов). Поэтому сам процесс заключения договора перевозки приобретал форму заполнения сторонами соответствующих реквизитов типового бланка железнодорожной накладной. Так, грузоотправитель заполнял графы накладной, содержащие сведения: о скорости, с какой должен быть перевезен груз (грузовой или большой); о станции и дороге назначения; о получателе и его почтовом адресе; об особых правилах перевозки грузов, требующих принятия специальных мер предосторожности при их транспортировке; при перевозке по одной накладной тарных и штучных грузов разных наименований - о массе груза каждого наименования отдельно по каждому роду упаковки и т.д. Станция отправления указывала в накладной: число, на которое разрешен ввоз груза (при предъявлении грузов мелкими отправлениями через склады станции); дату погрузки груза в вагон на местах общего

пользования; особые отметки, касающиеся перевозки груза (например: "с горки не спускать"), и т.п. Железнодорожная накладная подписывалась грузоотправителем (или его представителем по доверенности) и приемосдатчиком железной дороги. Таким образом, несмотря на всю специфику договора железнодорожной грузовой перевозки, такой договор заключался в письменной форме путем составления единого документа, подписанного сторонами, а не посредством их конклюдентных действий. Другое дело, что указанный договор перевозки как реальный договор вступал в силу (считался заключенным) с момента принятия железной дорогой предъявленного отправителем груза к перевозке, что удостоверялось штемпелем дороги, проставляемым на накладной, но данное обстоятельство не влияло на форму заключения договора.

Вместе с тем своеобразие железнодорожной накладной (как и иных накладных, используемых на других видах транспорта) состояло в том, что она не только выполняла роль письменной формы договора перевозки груза, но и служила документом, удостоверяющим ход и результаты исполнения обязательств, вытекающих из договора перевозки. В накладную вносились сведения о сумме провозной платы, взысканной с грузоотправителя при принятии груза к перевозке, об актах, составленных железной дорогой в пути следования, о перегрузке груза в иной вагон, о переадресовке перевозимого груза и т.п. На станции назначения в накладной заполнялись графы: о сумме дополнительных сборов, взыскиваемых с грузополучателя; о дате подачи вагона на подъездной путь грузополучателя или выгрузки груза железной дорогой; о вывозе груза получателем с мест общего пользования станции назначения и т.д.

Кроме того, всякая перевозка груза по железной дороге сопровождалась составлением квитанции в приеме груза к перевозке, дорожной ведомости и корешка дорожной ведомости, которые вместе с железнодорожной накладной образовывали так называемый комплект перевозочных документов. Однако указанные документы (помимо накладной) могли служить доказательством исполнения лишь отдельных условий договора перевозки: квитанция - принятия груза железной дорогой к перевозке; дорожная ведомость и корешок дорожной ведомости - соблюдения установленного срока доставки груза, подачи вагона на подъездной путь получателя и т.п. Данное обстоятельство отмечалось и в юридической литературе. Например, Б.Л. Хаскельберг, рассматривая вопрос о правовом значении квитанции в приеме груза к перевозке и дорожной ведомости, приходит к выводу о том, что "квитанция не является распорядительным документом и не служит обязательством выдать груз его получателю. Грузовая квитанция является доказательством заключения договора; с ее представлением связывается право грузоотправителя и получателя (для последнего допускается замена квитанции другими документами) на предъявление требований к перевозчику в связи с утратой груза. Дорожная ведомость не есть договорный документ, ее основное значение - внутриведомственное. Она выполняет также роль расписки грузополучателя в получении груза" <*>.

<*> Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву. С. 15 - 16.

Аналогичный порядок оформления отношений, связанных с перевозкой грузов, действовал и на внутреннем водном транспорте. Здесь, так же как и при железнодорожных перевозках, использовался комплект перевозочных документов, включающий накладную, квитанцию и дорожную ведомость. В соответствии с УВВТ грузоотправитель обязан был одновременно с предъявлением груза представить

пароходству накладную. Накладная подписывалась грузоотправителем, сопровождала груз на всем пути его следования и выдавалась грузополучателю в пункте назначения вместе с грузом. На основании накладной порт или пристань отправления составляли дорожную ведомость, которая также следовала вместе с грузом, но после выдачи груза оставалась у пароходства. В удостоверение приема груза к перевозке грузоотправителю выдавалась квитанция. Дата приема груза к перевозке удостоверялась календарным штемпелем порта или пристани отправления по накладной, квитанции и дорожной ведомости. Накладные и квитанции составлялись на имя определенных грузополучателей (ст. 67).

В юридической литературе, как и в отношении железнодорожных перевозок, подчеркивалось особое значение накладной, являющейся формой договора перевозки конкретного груза внутренним водным транспортом. Например, М.А. Аллахвердов писал: "Устанавливая, что договор перевозки груза должен считаться заключенным с момента оформления приема груза перевозочным документом, т.е. накладной, УВВТ (ст. 67) тем самым указывает на накладную как на форму, в которую облекается договор перевозки. Значение для участников договора перевозки вносимых в накладную сведений и указаний для определения содержания договора перевозки также является основанием признания накладной, во-первых, основным перевозочным документом, сопровождающим груз на всем пути следования до пункта назначения, а во-вторых, формой договора перевозки" <*>.

<*> Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 22.

Договор воздушной перевозки грузов, его условия и принятие груза к перевозке удостоверялись грузовой накладной (ст. 78 ВК СССР), являвшейся одновременно формой договора перевозки и единственным перевозочным документом, поскольку в ВК СССР ничего не говорилось о квитанции в приеме груза, дорожной ведомости или каких-либо иных документах, касающихся перевозки груза. Г.П. Савичев обращал внимание на то, что "основная масса грузов перевозится воздушным транспортом по предварительным заявкам грузоотправителей и по мере их предъявления" <*>. Однако ВК (ст. 84) устанавливал положение о том, что перевозка грузов осуществляется по предварительным заявкам грузоотправителей, только в отношении грузов, отправляемых мелкими партиями либо не предусмотренных планом перевозок. Что же касается накладной, то в соответствии со ст. 88 ВК при сдаче груза к перевозке отправитель был обязан указать в грузовой накладной точное наименование груза, его вес (массу), число мест, размер или объем, вид упаковки и особые свойства. Перевозчик имел право проверять правильность этих данных. На отправителя возлагалась ответственность за правильность касающихся груза сведений, которые он указывал в грузовой накладной.

<*> Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 101.

Значительным своеобразием отличалось оформление отношений по перевозкам автомобильным транспортом. В соответствии со ст. 40 УАТ на перевозку грузов грузоотправитель представлял в автотранспортное предприятие или организацию при наличии годового договора на перевозку грузов соответствующую заявку, а при отсутствии годового договора - разовый заказ. Данные документы

имели разное правовое значение.

Представление грузоотправителем заявки и принятие ее автотранспортным предприятием осуществлялись в рамках действующего годового договора на перевозку грузов и по существу являлись действиями сторон по исполнению годового договора, не порождающими заключения нового договора. В советский период заявки подавались в РСФСР по форме, содержащейся в приложении N 3 к Типовому годовому договору на перевозку грузов автомобильным транспортом от 30 ноября 1970 г. (который, как известно, признавался нормативным актом). Заявки должны были включать в себя сведения, достаточные для осуществления перевозок конкретных партий грузов: время подачи автомобилей, адрес клиентов автотранспорта, наименование груза, его количество, место отправления, пункт назначения, расстояние перевозки, расчет стоимости перевозки и т.п. Заявки представлялись в письменной форме или по тарифу не позднее 14 часов дня, предшествующего дню перевозки, - при осуществлении внутригородских, природных и технологических перевозок и не позднее чем за 48 часов - при выполнении междугородных перевозок (п. 6 Типового договора). При централизованных перевозках по соответствующему годовому договору заявка могла представляться по согласованию сторон на пятидневку, декаду или месяц. К заявке прилагался согласованный сторонами график подачи автомобилей в пункты погрузки с указанием суточного или среднесуточного объема перевозок. Как отмечалось в юридической литературе, "представление грузоотправителем заявки и принятие ее автотранспортным предприятием не приводит к возникновению нового договора, дополнительно к годовому. Заявка лишь уточняет условия годового договора" <*>. Вместе с тем некоторые авторы все же придавали действиям сторон по подаче и принятию заявки значение заключения договора. Так, Х.И. Шварц писал: "Разумеется, заявка и годовой договор должны рассматриваться как одно целое. Но заявке присуще одновременно значение дополнительного договора на перевозки, осуществляемые в данные сутки... Дополнительные договоры, совершаемые в виде акцепта, лишь конкретизируют и уточняют то, что уже в основном определено в годовых договорах" <***>. Такой подход в сущности лишал годовой договор силы договора перевозки, поскольку получалось, что из указанного договора возникала лишь обязанность сторон подавать и согласовывать заявки. В данном случае значение договора было придано по сути исполнительским действиям сторон, аналогичным действиям поставщика и покупателя по согласованию спецификации в рамках договора поставки.

<*> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 67.

<***> Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. С. 44 - 45.

Иное дело квалификация действий грузоотправителя и автотранспортного предприятия по согласованию перевозки груза на основе разового заказа. Согласно Общим правилам перевозок грузов автомобильным транспортом (разд. 2) разовый заказ представлялся отправителем груза перевозчику при отсутствии заключенного между ними годового договора, т.е. представление грузоотправителем автотранспортному предприятию разового заказа являлось первой стадией установления между ними договорных отношений. Разовые заказы, в отличие от заявок, подавались только в письменном виде, не позднее 14 часов дня, предшествующего дню выполнения перевозки, а по перевозкам в междугородном сообщении - не позднее чем за 48 часов. В разовом заказе указывались: наименование автотранспортного предприятия, которому адресован заказ; наименование и адрес грузоотправителя и номер его расчетного счета; сведения о должностном лице

отправителя, ответственном за использование автотранспорта; дата и часы подачи автотранспорта под погрузку; наименование и адрес организации-грузополучателя; наименование груза, род его упаковки, количество мест и вес груза. Помимо этого в заказе определялись условия, касающиеся порядка приема груза к перевозке у данного отправителя: время работы по приему и выдаче грузов в пунктах погрузки и выгрузки, условия выполнения погрузочно-разгрузочных операций, фронт погрузки и т.п.

Таким образом, разовый заказ представлял собой письменную оферту, содержащую все существенные условия обязательства грузоотправителя по предъявлению груза к перевозке и его погрузке в автомобиль и автотранспортного предприятия по подаче автомобилей под погрузку. Действия автотранспортного предприятия по принятию разового заказа можно квалифицировать как акцепт договора разового заказа. Такое значение указанным действиям сторон придавалось и в юридической литературе. Например, А.Г. Быков, Д.И. Половинчик и Г.П. Савичев указывали: "Подача грузоотправителем разового заказа представляет собой его предложение автотранспортному предприятию заключить договор относительно предстоящей транспортировки груза. Принятие заказа автотранспортным предприятием является выражением его волеизъявления осуществить указанную в заказе перевозку. Таким образом, поскольку заказ содержит все сведения, необходимые для выполнения предусмотренных в нем перевозок, следует признать, что представленный грузоотправителем и принятый автотранспортным предприятием заказ есть не что иное, как своеобразная форма договора на предстоящую разовую перевозку груза" <*>.

<*> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 68. Такой же позиции придерживался и Х.И. Шварц, который полагал, что "вручение заказа перевозчику и принятие его... должно рассматриваться как заключение разового договора автоперевозки" и что "заказ и его акцепт являются единственным соглашением, определяющим отношения сторон" (Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. С. 45).

Что касается договора на перевозку конкретного груза, то он оформлялся товарно-транспортной накладной. Оформленная и подписанная грузоотправителем и автотранспортным предприятием накладная - это письменная форма договора автомобильной перевозки конкретного груза. Наличие товарно-транспортной накладной доказывало факт заключения договора. Накладная сопровождала груз на всем пути следования и содержала, кроме того, сведения об исполнении договора перевозки.

Действующим законодательством (ст. 47 УАТ) <*> установлена обязанность грузоотправителя представить автотранспортному предприятию на предъявляемый к перевозке груз товарного характера товарно-транспортную накладную - основной перевозочный договор, по которому также производится списание этого груза грузоотправителем и оприходование его грузополучателем. Грузы товарного характера, не оформленные товарно-транспортными накладными, автотранспортное предприятие не должно принимать к перевозке.

<*> УАТ РСФСР 1969 г. (с изменениями и дополнениями) действует и в настоящее время в части, не противоречащей ГК.

Установлена и специальная ответственность грузоотправителей и грузополучателей за

нарушение ими обязанностей по оформлению товарно-транспортной накладной. Согласно ст. 145 УАТ за отказ от оформления или за неправильное оформление товарно-транспортного документа грузоотправитель или грузополучатель уплачивает штраф.

За предъявление груза, запрещенного к перевозке, или груза, требующего при перевозке особых мер предосторожности, с неправильным указанием наименования или свойства груза с грузоотправителя помимо взыскания причиненных автотранспортному предприятию убытков взыскивается штраф в размере пятикратной провозной платы по наивысшему тарифу за все расстояние перевозки.

Поскольку товарно-транспортная накладная не только документ, регулирующий отношение автопредприятия и отправителя, но и одновременно по ней происходит учет товарных ценностей у отправителя и получателя, порядок ее заполнения регулировался специальным нормативным актом: инструкцией Министерства финансов СССР, Госбанка СССР, ЦСУ СССР и Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 30 ноября 1983 г. "О порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом". Инструкция была утверждена в соответствии с Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 5 августа 1983 г. "О повышении эффективности использования автотранспортных средств в народном хозяйстве, усилении борьбы с приписками при перевозках грузов автомобильным транспортом и обеспечении сохранности горюче-смазочных материалов" <*>

<*> СП СССР. 1984. Отд. 1. N 2. Ст. 7.

Данной Инструкцией устанавливались три формы товарно-транспортной накладной: N 1-т, N 2-тм, специальная форма.

Перевозка грузов в междугородном сообщении с участием грузовых автостанций или других предприятий автомобильного транспорта общего пользования, на которые была возложена организация междугородных перевозок грузов, оформлялась товарно-транспортной накладной формы N 2-тм.

При централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, из портов, с пристаней, из аэропортов должна была применяться специальная форма товарно-транспортной накладной, устанавливаемая соответствующими Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов.

При остальных перевозках обязательной для заполнения была товарно-транспортная накладная формы N 1-т. Это требование относилось и к перевозкам, осуществляемым предприятиями и организациями для нужд своего производства на собственных и арендуемых автомобилях (так называемые технологические перевозки), и к работе автотранспорта по повременной оплате, и к перевозкам грузов нетоварного характера, по которым складской учет товарно-материальных ценностей не ведется, но организован учет взвешиванием, геодезическим замером.

Без оформления товарно-транспортной накладной допускалась перевозка грузов лишь в порядке исключения, если по ним не ведется складской учет и не организован учет замером, взвешиванием, геодезическим замером, а также при использовании автомобилей для обслуживания линий связи и электропередачи, нефтегазопроводов, киносъемок, на перевозках почты и периодической печати, при научно-изыскательских, геологических работах, при сборе вторичного сырья предприятиями и организациями Госснаба СССР (п. 5 указанной Инструкции).

Товарно-транспортная накладная выписывалась, как правило, в четырех экземплярах: первый оставался у грузоотправителя и предназначался для списания товарно-материальных ценностей. Второй, третий, четвертый экземпляры, заверенные подписями и печатями грузоотправителя и подписью водителя, вручались водителю. При этом второй экземпляр товарно-транспортной накладной сдавался водителем грузополучателю и предназначался для оприходования товарно-материальных ценностей у получателя груза. Третий и четвертый экземпляры, заверенные подписями и печатями грузополучателя, сдавались автотранспортному предприятию. Третий экземпляр служил основанием для расчетов, и автотранспортное предприятие прилагало его к счету за перевозку, высылая плательщику - заказчику автотранспорта, а четвертый - прилагался к путевому листу и служил основанием для учета работы и начисления заработной платы водителю.

По грузам нетоварного характера, по которым не ведется складской учет товарно-материальных ценностей, не организован учет путем замера, взвешивания, геодезического замера, товарно-транспортная накладная выписывалась в трех экземплярах.

Экземпляры товарно-транспортной накладной должны были быть идентичными и содержать все необходимые данные о перевозке груза. Однако наиболее полные сведения о произведенной перевозке груза зачастую содержались лишь в экземпляре товарно-транспортной накладной, который оставался у перевозчика.

Практика госарбитражей учитывала это обстоятельство. Так, в обзорном письме Госарбитража РСФСР от 17 июня 1985 г. N И-2/9 "О практике разрешения споров, связанных с несохранностью грузов при перевозках автомобильным транспортом" в качестве одной из причин принятия госарбитражами неправильных решений названо то, что при рассмотрении споров не всегда должным образом анализируются экземпляры товарно-транспортных накладных, имеющих у автотранспортных предприятий. В данном письме содержалось указание государственным арбитражам при подготовке материалов дел к рассмотрению в заседании арбитража истребовать в обязательном порядке в числе других необходимых документов товарно-транспортные накладные автопредприятий.

Значительной спецификой отличалось оформление договорных отношений при морской перевозке грузов. Как уже отмечалось, в советское время применялись два вида договора морской перевозки: договоры с условием предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений, а также договоры перевозки без такого условия (ст. 120 КТМ СССР). В зависимости от вида договора морской перевозки в КТМ СССР формулировались требования, предъявляемые к форме такого договора.

Основной документ, регламентирующий морскую перевозку, - коносамент. Об этом свидетельствовала, в частности, содержащаяся в КТМ СССР норма, согласно которой правоотношение между перевозчиком и получателем груза определяются коносаментом; условия договора морской перевозки, не изложенные в коносаменте, обязательны для получателя, если в коносаменте сделана ссылка на документ, в котором они изложены (ст. 121).

Вместе с тем коносамент как таковой не мог быть признан формой договора перевозки. Этот вывод основан на анализе ст. 123 КТМ СССР, в соответствии с которой после приема груза к перевозке перевозчик обязан был выдать отправителю коносамент, который являлся доказательством приема перевозчиком указанного в нем груза. Коносамент составлялся на основании подписанного отправителем документа, который, в частности, должен был содержать практически все условия договора перевозки, вносимые в коносамент. Причем на отправителя возлагалась ответственность

перед перевозчиком за все последствия неправильности или неточности сведений, указанных в упомянутом документе. В связи с этим некоторые авторы отмечали, что коносамент не является договором перевозки, так как это односторонний документ, который составляет и подписывает только перевозчик, а представляет собой лишь доказательство заключенного сторонами договора перевозки <*>. А.Л. Маковский применительно к перевозкам, осуществляемым только по коносаменту, без заключения чартера, подчеркивает, что "договор заключается в этих случаях с помощью двух документов: подписанного отправителем письменного объявления... т.е. погрузочного ордера (экспортного поручения), и коносамента. Составленный отправителем погрузочный ордер содержит все наиболее существенные условия предстоящей перевозки... При заполнении коносамента сведения, указанные в погрузочном ордере, переносят в коносамент. Подписывая коносамент и выдавая его отправителю, перевозчик тем самым выражает свое согласие с условиями перевозки, которые были предложены отправителем в погрузочном ордере. Поэтому договор перевозки должен считаться заключенным с момента выдачи грузовладельцу коносамента" <***>.

<*> См., напр.: Самойлович П.Д. Указ. соч. С. 44; Кейлин. А.Д. Указ. соч. С. 228.

<***> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 63.

Содержание коносамента определялось КТМ СССР (ст. 124) путем указания на его обязательные реквизиты: наименование судна, если груз принят к перевозке на определенном судне; наименование перевозчика; место приема или погрузки судна; наименование отправителя; место назначения груза либо, при наличии чартера, место назначения или направления судна; наименование получателя (именной коносамент) или указание, что коносамент выдан "приказу отправителя", либо наименование получателя с указанием, что коносамент выдан "приказу получателя" (ордерный коносамент), или указание, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя); наименование груза, имеющиеся на нем марки, число мест либо количество и (или) мера (вес, объем); в необходимых случаях данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза; фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи либо указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в чартере или в другом документе, либо указание, что фрахт полностью уплачен; время и место выдачи коносамента; число составленных экземпляров коносамента; подпись капитана или иного представителя перевозчика.

Правда, как отмечает А.Л. Маковский, в советское время в реальной практике морских перевозок использовались две формы коносамента - так сказать, для внутреннего и внешнего потребления. Коносамент, использовавшийся в каботажных перевозках, не содержал подробных условий договора перевозки, а ограничивался указанием на то, что отправитель и получатель подчиняются действию законодательства и распоряжений правительственных органов по торговому мореплаванию. И только в коносаменте, применявшемся в заграничном сообщении, содержались условия, подробно регламентирующие отношения между перевозчиком, отправителем и получателем груза <*>.

<*> См.: Там же. С. 62.

Главная же особенность коносамента состояла в том, что он признавался не только

доказательством принятия перевозчиком груза и условий перевозки, но и ценной бумагой, товарораспорядительным документом. В этом смысле обладание правами получателя груза по коносаменту приравнивалось к праву распоряжения самим грузом (товаром); данное обстоятельство, в свою очередь, позволяло соответствующим лицам совершать различные сделки с перевозимым грузом, используя в качестве объекта таких сделок сам коносамент. В этих целях КТМ СССР (ст. 126) устанавливал определенные условия передачи коносамента: именной коносамент мог передаваться по именным передаточным надписям или в иной форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования; ордерный коносамент мог передаваться по именным или бланковым передаточным надписям; коносамент на предъявителя передавался посредством вручения.

Однако и в данном случае нормы КТМ СССР, определявшие функции коносамента как товарораспорядительного документа, были рассчитаны в основном на внешнее потребление. Дело в том, что основной объем грузов, перевозимых в каботаже, составляли продукция и товары, распределявшиеся в плановом порядке, поэтому при таких перевозках применялись исключительно именные коносаменты. Ни отправитель, ни получатель не имели возможности распоряжаться перевозимыми грузами по своему усмотрению <*>.

<*> См., напр.: Маковский А.Л. Указ. соч. С. 66.

При заключении чартера договор должен был содержать: наименование сторон, размер фрахта, обозначение судна и груза, места погрузки, а также места назначения или направления судна. Кроме этого, стороны по соглашению могли включить в договор и иные условия. Чартер подписывался фрахтовщиком и фрахтователем либо их представителями (ст. 122 КТМ СССР). На практике чартеры заключались на основе различных типовых форм (проформ), разработанных применительно к основным направлениям перевозок и важнейшим видам грузов.

Заключение чартера не освобождало перевозчика от выдачи отправителю коносамента на принятый к перевозке груз. Причем правоотношения перевозчика и получателя груза определялись в этом случае не условиями чартера, а содержанием коносамента. Тем самым обеспечивалось значение коносамента как товарораспорядительного документа.

6. Обязательства по подаче транспортных средств

Исполнению обязательств, вытекающих из договора перевозки конкретного груза (ст. 72 Основ гражданского законодательства 1961 г.), предшествуют действия перевозчика по подаче транспортных средств под погрузку и грузоотправителя - по предъявлению груза к перевозке. Эти действия участников договора перевозки конкретного груза выходят за рамки вытекающего из него обязательства, которое носило реальный характер, и составляют предмет относительно самостоятельного обязательства. Как отмечалось ранее, в юридической литературе не было единства мнений относительно основания возникновения такого обязательства, под которым одни авторы понимали план перевозок грузов, другие - нормы права, третьи - специальные договоры об организации выполнения плановых заданий и т.д. Одно очевидно: абсолютно во всех случаях, при всех видах перевозок на стороне транспортной организации имеются обязанности по подаче транспортных средств, а на стороне отправителя - по предъявлению груза к перевозке.

Между тем Основы гражданского законодательства 1961 г. не регулировали указанные правоотношения, а лишь определяли, что перевозчик и отправитель несут имущественную ответственность за неподачу перевозочных средств, непредъявление к перевозке груза и за другие нарушения обязанностей, вытекающих из плана перевозок, а равно за такие же нарушения договоров перевозки грузов, не предусмотренных планом (ст. 73). Тем самым в Основах признавалось, что данные правоотношения должны регулироваться транспортными уставами и кодексами.

Обязательства перевозчика по подаче транспортных средств и грузоотправителя по предъявлению груза к перевозке в юридической литературе рассматривались через призму конкретных прав и обязанностей участников перевозки. Так, под исполнением обязательства по подаче транспортных средств обычно понималось выполнение перевозчиком планового задания или условий договора в части количества (тоннажа), места, срока, порядка подачи транспортных средств и их состояния. Например, В.Т. Смирнов, анализируя обязательство по подаче транспортных средств, отмечал: "При перевозках больших партий груза, обеспечивающих загрузку отдельных вагонов или маршрутов на железных дорогах, судов или отдельных судовых помещений на внутренневодном и морском транспорте, грузоотправитель должен знать, где, к какому сроку и в каком количестве он должен подготовить и сосредоточить груз под погрузку. Для этого он должен знать время, место и количество подаваемых ему перевозочных средств. Поэтому... действия по подаче перевозочных средств на всех видах транспорта выступают как вполне определенная, обособленная от других обязанность. Ее специальным содержанием является подача предусмотренного планом (соглашением сторон) количества перевозочных средств в установленный (определенный договором) срок и место, в исправном и пригодном для перевозки соответствующего груза состоянии" <*>.

<*> Смирнов В.Т. Права и обязанности участников договора грузовой перевозки. Л., 1969. С. 5.

Количество (тоннаж) подлежащих подаче перевозочных средств устанавливалось планом (графиком) перевозок либо соглашением сторон (при внеплановых перевозках).

На железнодорожном транспорте количество необходимых перевозочных средств (в вагонах и тоннах) определялось месячными планами перевозок. Начальник станции по результатам рассмотрения декадной заявки грузоотправителя уведомлял последнего о размерах подачи вагонов по дням декады, родам грузов и железным дорогам назначения. Выполнение плана перевозок учитывалось в учетной карточке, которая подписывалась начальником станции и грузоотправителем по окончании каждых отчетных суток (ст. 29 УЖД). Железные дороги в случае неподачи по их вине перевозочных средств для выполнения месячных планов перевозок грузов были обязаны по требованию грузоотправителя выделять перевозочные средства для восполнения недогруза в следующем месяце данного квартала. Порядок восполнения недогрузов, допущенных по вине железной дороги, устанавливался дорогой по согласованию с грузоотправителем. При нарушении согласованного порядка железная дорога за неподачу перевозочных средств и грузоотправитель за непредъявление грузов к перевозке несли ответственность, установленную за невыполнение плана перевозок (ст. 30 УЖД).

На внутренневодном транспорте пароходство было обязано подавать тоннаж и тягу, обеспечивая выполнение перевозок, установленных планом на данный месяц, равномерно по декадам. Не позднее чем за двое суток до наступления декады пароходство сообщало грузоотправителю о приемке к исполнению декадной заявки с указанием дней погрузки и

грузоподъемности подаваемых судов. Количество предъявляемых к перевозке грузов по отдельным декадным заявкам отправителя и количество подаваемого пароходством тоннажа и тяги в итоге за месяц должны были быть не менее количества грузов и тоннажа (тяги), предусмотренного планом на данный месяц. Неподача грузоотправителем декадной заявки давала пароходству право использовать флот в течение данной декады для перевозки грузов других отправителей. Пароходство в случае неподачи по его вине тоннажа и тяги для выполнения месячного плана перевозок было обязано по требованию грузоотправителя выделить тоннаж и тягу для восполнения недогрузка в течение следующего месяца данного квартала. Тоннаж и тяга, не поданные в последнем месяце квартала, должны были выделяться в первом месяце следующего квартала. Восполнение недогруза производилось в пределах навигационного периода. Порядок выделения тоннажа и тяги для восполнения недогруза устанавливался по согласованию между пароходством и грузоотправителем. При нарушении согласованного порядка пароходство за неподачу тоннажа и тяги и грузоотправитель за непредъявление груза к перевозке несли ответственность, установленную за невыполнение плана перевозок (ст. 61 УВВТ).

На воздушном транспорте во исполнение плана перевозки, а также принятых заявок грузоотправителя (при перевозках грузов мелкими партиями или не предусмотренных планом) перевозчик был обязан предоставить перевозочные средства, а грузоотправитель - предъявить к перевозке соответствующий груз (ст. 84, 86 ВК СССР). Особенностью перевозки грузов воздушным транспортом являлось то, что, в отличие от иных видов транспорта, где подача транспортных средств, как правило, предшествовала предъявлению груза к перевозке, при воздушной перевозке груз сдавался транспортной организации, после чего перевозчик самостоятельно решал, на какие воздушные суда и в какой момент, в пределах установленных для отправки груза сроков, он должен быть погружен <*>.

<*> См., напр.: Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 5.

В случае неподачи транспортных перевозочных средств, необходимых для выполнения месячного плана перевозок, перевозчик по требованию отправителя был обязан предоставить перевозочные средства для восполнения недогруза в течение следующего месяца данного квартала. Перевозочные средства, не поданные в последнем месяце квартала, предоставлялись в первом месяце следующего квартала. Порядок предоставления перевозочных средств для восполнения недогруза устанавливался по согласованию между перевозчиком и отправителем. При нарушении согласованного порядка перевозчик за неподачу перевозочных средств и отправитель за непредъявление груза к перевозке несли ответственность, установленную за невыполнение плана перевозок. Такая ответственность была установлена в виде штрафа в размере 25% платы за перевозку за все непредъявленное или невывезенное, но подготовленное к погрузке количество груза (ст. 86 ВК СССР).

На автомобильном транспорте автотранспортные организации были обязаны обеспечивать своевременную подачу подвижного состава по всем пунктам погрузки и выгрузки в соответствии с договорами на перевозку грузов автомобильным транспортом. Автотранспортные организации в случае неподачи по их вине подвижного состава, предусмотренного согласованными месячными заданиями на перевозку грузов, были обязаны по требованию грузоотправителей (грузополучателей) выделять подвижной состав для восполнения недогруза в течение следующего месяца данного

квартала. Подвижной состав, не поданный в последнем месяце квартала, должен был выделяться в первом месяце следующего квартала. Порядок выделения подвижного состава для восполнения недогруза устанавливался по согласованию между автотранспортным предприятием или организацией и грузоотправителем (грузополучателем). При нарушении согласованного порядка автотранспортная организация за неподачу подвижного состава, а грузоотправитель (грузополучатель) за непредъявление грузов к перевозке несли ответственность, установленную за невыполнение плана перевозок (ст. 44 УАТ).

Обращает на себя внимание некоторая конкретизация обязанностей перевозчика по подаче перевозочных средств применительно к перевозке грузов автомобильным транспортом, что объясняется спецификой данного вида транспорта. В частности, перевозчик должен обеспечить своевременную подачу перевозочных средств по всем пунктам погрузки и выгрузки. Дело в том, что в отличие от остальных видов транспорта, при автомобильных перевозках на основе плана перевозок грузов грузоотправителем и автоперевозчиком в обязательном порядке заключался годовой договор автомобильной перевозки, в котором определялись пункты погрузки и выгрузки, куда перевозчик и должен был подавать перевозочные средства, а также время подачи автомобилей, которое согласовывалось с режимом работы указанных пунктов погрузки и выгрузки.

На морском транспорте на перевозчика и отправителя, которому по плану перевозок был выделен тоннаж, возлагалась имущественная ответственность за неподачу тоннажа, непредъявление к перевозке груза и за другие нарушения обязанностей, вытекающих из плана перевозок (ст. 109 КТМ СССР). Вместе с тем непосредственная обязанность перевозчика по подаче морских судов следовала не из плана перевозок, а из договора (например, чартер) и иных документов, конкретизирующих плановое задание. Так, при перевозках грузов в заграничном сообщении и большом каботаже конкретизация плана грузовых перевозок осуществлялась путем составления графика подачи судов на каждый календарный месяц. Такие графики составлялись пароходствами по заявкам грузоотправителей. Именно из графика возникала обязанность пароходства перед грузоотправителем подать для перевозки груза указанный в графике тоннаж.

Поскольку выполнение плана перевозок определялось по итогам за месяц, на железнодорожном, внутренневодном и морском (при перевозках в малом каботаже) транспорте в пределах месяца (декады) допускались отступления от предусмотренной нормы подачи транспортных средств. В частности, восполнение количества и неподанных перевозочных средств в отдельные дни месяца (декады) могло производиться путем сгущения подачи перевозочных средств в другие дни данного месяца (декады). На железнодорожном транспорте сгущенная подача вагонов и контейнеров для восполнения недогрузов и укрупнения перевозок либо создания маршрутов осуществлялась отделением дороги по согласованию с грузоотправителем. На внутренневодном и морском транспорте (при перевозках грузов в малом каботаже) согласие грузоотправителя на сгущенную подачу перевозочных средств требовалось лишь тогда, когда отступление от нормы подачи превышало 25%. В остальных случаях на пароходства возлагалась лишь обязанность уведомить грузоотправителя о предстоящем сгущении подачи перевозочных средств. Так, в соответствии с УВВТ (ст. 62) пароходство имело право при наличии груза у отправителя производить в пределах количества, предусмотренного планом на данный месяц, сгущение подачи тоннажа для создания укрупненных буксируемых составов и загрузки отдельных судов, следующих в одном направлении, а также для восполнения недогрузов, имевших место в течение данного месяца. Сгущение подачи тоннажа производилось начальником пароходства с обязательным учетом перерабатывающей технической способности погрузочных пунктов. Сгущение допускалось не более чем на 25% против нормы отправки груза, установленной на данную декаду. Сгущение подачи тоннажа в большем

объеме могло производиться лишь по соглашению сторон. О дне подачи тоннажа в счет сгущенной нормы пароходство было обязано уведомить грузоотправителя не позднее чем за 24 часа до начала такой подачи. Тоннаж, поданный в порядке сгущения без уведомления грузоотправителя и последним не загруженный, не засчитывался в выполнение плана перевозок.

Род подвижного состава, тип и количество перевозочных средств, необходимых для выполнения плановых заданий и согласованных объемов перевозки, определяли соответствующие транспортные организации на основании правил перевозок отдельных видов груза. Исключение составляли лишь морские перевозки, где вид тоннажа, а нередко и конкретное судно, подлежащее подаче под погрузку, определялось соглашением сторон. Например, согласно УАТ (ст. 42) типы и количество автомобилей, необходимых для осуществления перевозок грузов, определялись автотранспортными организациями в зависимости от объема и характера перевозок.

Вместе с тем при перевозках на всех видах транспорта на перевозчика возлагалась обязанность подавать перевозочные средства в исправном состоянии, пригодные для перевозки соответствующих грузов (ст. 46 УЖД, ст. 44 УАТ, ст. 129 КТМ СССР, ст. 41 ВК СССР, ст. 80 УВВТ). В некоторых транспортных уставах и кодексах данная обязанность перевозчика конкретизировалась с помощью понятий "техническая исправность" и "коммерческая пригодность" перевозочных средств. Например, УЖД (ст. 46) предусматривал, что железная дорога обязана подавать под погрузку вагоны и контейнеры исправные, годные для перевозки данного груза. При этом пригодность подвижного состава для перевозки данного груза в коммерческом отношении определялась грузоотправителем: вагонов, если погрузка производилась его средствами (когда погрузка осуществлялась средствами железной дороги, эта обязанность возлагалась на дорогу); контейнеров, цистерн и бункерных полувагонов - во всех случаях.

На организации автомобильного транспорта также была возложена обязанность подавать грузоотправителям под погрузку исправный подвижной состав в состоянии, пригодном для перевозки данного вида груза и отвечающем санитарным требованиям (ст. 44 УАТ). Однако Типовым годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом, утвержденным Минавтотрансом РСФСР по согласованию с Госпланом РСФСР и Госарбитражем РСФСР 30 ноября 1970 г., который признавался нормативным актом, на грузоотправителя была возложена обязанность проверять пригодность поданного перевозочного средства в коммерческом отношении для перевозки груза.

При этом какое-либо легальное определение понятия "коммерческая пригодность" подвижного состава в законодательстве отсутствовало. Такое понятие было выработано Государственным арбитражем СССР в связи с тем, что на рассмотрение государственных арбитражей поступали многочисленные споры, связанные с утратой, недостачей, порчей или повреждением грузов, происшедшими вследствие технической неисправности подвижного состава или непригодности его в коммерческом отношении. В инструктивном письме Госарбитража СССР от 29 марта 1968 г. N И-1-9 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов по железной дороге" (п. 36) имелось разъяснение, в соответствии с которым при разрешении подобных споров государственные арбитражи должны были исходить из следующего. Понятие пригодности подвижного состава для перевозки данного груза в коммерческом отношении не всегда совпадает с понятием технической неисправности вагонов и контейнеров. Например, вагон или контейнер совершенно исправны, но они могут оказаться непригодными для перевозки данного груза в коммерческом отношении: вагон или контейнер имеют устойчивый посторонний запах, а к погрузке предназначены продовольственные товары, воспринимающие такой запах. Таким образом, под пригодностью подвижного состава в коммерческом отношении для перевозки груза следует понимать такое техническое и физическое

состояние подвижного состава, от которого зависит обеспечение сохранности груза при перевозке.

Далее Госарбитраж СССР разъяснил, что в тех случаях, когда поданный под погрузку вагон или контейнер по своему техническому состоянию или в коммерческом отношении не может обеспечить сохранность груза при перевозке, грузоотправитель обязан отказаться от погрузки груза в такой подвижной состав. А при несоблюдении грузоотправителями такого условия ответственность за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза, происшедшие по причине неисправности подвижного состава или непригодности его в коммерческом отношении для перевозки данного груза, должна возлагаться на отправителя. Исключение допускалось только в отношении случаев, когда техническая неисправность подвижного состава имела скрытый характер или возникала при перевозке груза. При несохранности груза, которая произошла только по причине неисправности подвижного состава, имеющей скрытый характер или возникшей при перевозке груза, ответственность могла быть возложена на железную дорогу. В определенных случаях была возможна и смешанная ответственность грузоотправителя и железной дороги: речь идет о тех ситуациях, когда ущерб возникал вследствие того, что вагон или контейнер наряду со скрытыми неисправностями и дефектами, возникшими при перевозке груза, имел и иные неисправности, которые могли быть выявлены грузоотправителем до погрузки. При определении размера ответственности и разграничении ее между железной дорогой и грузоотправителем государственным арбитражам предлагалось учитывать, "в какой причинной связи неисправности подвижного состава находятся с неисправностью самого груза, в каком объеме груз подвергся порче или повреждению вследствие скрытой неисправности подвижного состава или явной неисправности, и т.п."

Вот так провозглашенная УЖД обязанность железных дорог подавать под погрузку вагоны и контейнеры в исправном состоянии и пригодные для перевозки данного груза (вид груза указывался и в плане перевозки, и в декадной заявке грузоотправителя) превратилась в "головную боль" организаций, отправляющих грузы. Данное обстоятельство позволяло железным дорогам в массовом порядке уходить от ответственности за несохранность перевозимых грузов, перекладывая ее на "плечи" грузоотправителей. К сожалению, мы должны констатировать, что Госарбитраж СССР в течение многих лет "насаждал" указанную практику, способствуя охране интересов монопольных транспортных министерств и ведомств, что нашло свое отражение и в многочисленных надзорных постановлениях по конкретным делам, и в различного рода обзорах и разъяснениях. За примером обратимся к одному из обзоров Госарбитража СССР по вопросам, возникающим при разрешении споров по перевозкам.

При поступлении цемента в неисправных цистернах-цементовозах грузополучатели несли убытки, возникшие в связи с выгрузкой цемента из таких цистерн. Грузоотправители предъявленные иски отклоняли, ссылаясь на то, что истец не предоставил доказательств, подтверждающих понесенные убытки и причинную связь между поставкой цемента в неисправной цистерне и понесенными убытками. Кроме того, они считали, что при доказанности убытков ответственность должна нести железная дорога, которая подала неисправные цистерны, а грузоотправители проверять исправность цистерн не должны. По вопросу о том, на кого: железную дорогу, грузоотправителя или грузополучателя - должны быть отнесены такие убытки, Государственный арбитраж СССР дал разъяснение следующего содержания.

Железная дорога в соответствии со ст. 46 УЖД обязана подавать под погрузку вагоны исправные, пригодные для перевозки данного груза, очищенные от остатков груза и мусора. Пригодность подвижного состава для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем: контейнеров, цистерн, бункерных полувагонов во всех случаях, а

вагонов - если погрузка производится его средствами.

Перед загрузкой специальных вагонов (а цистерны-цементовозы относятся к специальным вагонам) должны быть, в частности, проверены: пригодность вагонов для перевозки данного груза, исправность разгрузочных устройств вагона, комплектность и исправность устройств для крепления грузов в вагоне. При невыполнении этих условий погрузка в специальные вагоны не допускается.

Следовательно, грузоотправитель перед погрузкой цемента обязан проверить не только пригодность цистерны-цементовоза в коммерческом отношении, но и исправность разгрузочных устройств в цистерне-цементовозе. При обнаружении неисправности он обязан отказаться от погрузки цемента в такую цистерну. При погрузке же цемента в неисправную цистерну либо с неисправным разгрузочным устройством грузоотправитель берет на себя ответственность за все возможные отрицательные последствия.

Если неисправности носили скрытый характер или возникли при перевозке, ответственность должна возлагаться на железную дорогу.

При предъявлении иска о взыскании убытков, вызванных получением цемента в неисправных цистернах-цементовозах, истец должен обосновать размер убытков, возникших у него в связи с выгрузкой цемента из таких цистерн, и представить доказательства, подтверждающие причинную связь между поставкой цемента в неисправных цистернах и понесенными убытками <*>.

<*> Письмо Госарбитража СССР от 5 февраля 1984 г. N С-7/ОП-61 (п. 4).

Такой же подход применялся в практике государственных арбитражей и при разрешении споров, связанных с несохранностью грузов, имевшей место вследствие технической неисправности перевозочных средств (контейнеров) или непригодности их в коммерческом отношении при перевозках грузов внутренневодным или автомобильным транспортом.

Например, на автомобильном транспорте все отрицательные последствия невыполнения автопредприятием обязанности подавать грузоотправителям под погрузку исправный подвижной состав в состоянии, пригодном для перевозки данного вида груза и отвечающем санитарным требованиям, возлагались на грузоотправителя. Как уже отмечалось, Типовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом от 30 ноября 1970 г. была предусмотрена обязанность грузоотправителя проверить перед погрузкой исправность и пригодность в коммерческом отношении подвижного состава для перевозки данного груза. На протяжении ряда лет практика госарбитражей по рассмотрению споров, связанных с несохранностью грузов при автоперевозках, исходила из того, что если при рассмотрении спора автотранспортное предприятие докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие непригодности подвижного состава в коммерческом отношении для перевозки данного груза, которая имела на момент погрузки и могла быть обнаружена грузоотправителем при надлежащем осмотре подвижного состава до погрузки, ответственность за причиненный ущерб возлагается на грузоотправителя. При этом автотранспортному предприятию отводилась позиция стороннего наблюдателя, которому совершенно безразлично, в каком состоянии будет доставлен груз получателю. В качестве иллюстрации сказанного может служить следующий пример. Трест ресторанов и кафе (грузоотправитель) обратился в госарбитраж с иском о взыскании с автотранспортного предприятия (перевозчика) ущерба от порчи бутылочного пива в результате его заморозки. По запросу

госарбитража была представлена справка метеорологического бюро, свидетельствующая о том, что температура воздуха в день перевозки составляла 7 град. С ниже нуля. При этих условиях открытый подвижной состав являлся непригодным в коммерческом отношении для перевозки бутылок с пивом, поскольку не обеспечивал сохранность груза. Госарбитраж в решении указал, что ущерб причинен в результате ненадлежащего исполнения своих обязанностей грузоотправителем, и исковые требования в отношении автотранспортной организации отклонил <*>.

<*> См.: Витрянский В.В. Повысить ответственность автотранспортных предприятий и организаций за сохранность грузов // Хозяйство и право. 1983. N 12. С. 25 - 26.

Особые требования предъявлялись к состоянию подаваемого под погрузку судна на морском транспорте. В соответствии с КТМ СССР (ст. 129) на перевозчика возлагалась обязанность заблаговременно, до начала рейса привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить его, укомплектовать экипажем и снабдить всем необходимым, а равно привести трюмы и все другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза. Перевозчик освобождался от ответственности только в том случае, если он докажет, что немореходное состояние судна вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытые недостатки).

В отличие от других видов транспорта, при морских перевозках грузов обязанность по подаче перевозочных средств выражалась в том, что морской перевозчик должен был предоставить определенное судно, а именно: то судно, которое указано в графике или обусловлено в чартере, - либо обеспечить его надлежащую замену (субституцию) другим судном, если такая замена допускалась. При этом перевозчик должен был обеспечить мореходное состояние предоставляемого судна. Как подчеркивает А.Л. Маковский, "мореходность судна - понятие относительное. Судно, вполне годное для перевозки между портами Балтийского моря, может быть признано немореходным для совершения рейса из Ленинграда в Архангельск. Понятие мореходности судна относительно в том смысле, что в каждом рейсе оно зависит от продолжительности и маршрута перевозки, условий плавания, свойств и количества перевозимого груза... Время года, климатические условия, расстояние, на которое должен быть перевезен груз, порты захода и расстояние между ними, особые свойства самого груза, род упаковки - все это должно быть учтено при приведении судна в мореходное состояние" <*>.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 97 - 98.

Действовавшее законодательство не возлагало на грузоотправителя обязанность по проверке мореходности судна, поскольку организации, отправляющие грузы морским транспортом, как правило, не обладали необходимыми профессиональными знаниями и навыками для оценки технического состояния судна, его снаряжения и укомплектованности экипажем. Проверка мореходности судов с точки зрения указанных требований возлагалась в советских портах на специальные административные органы - капитанов портов, которые осуществляли надзор за безопасностью мореплавания. Для грузоотправителей же доказательствами мореходности судна

могли служить имеющиеся у него удостоверения на годность к плаванию либо сертификат на класс, которые выдавались Регистром СССР. Вместе с тем грузоотправители могли осуществлять проверку мореходности поданного для погрузки судна с точки зрения состояния его грузовых помещений для обеспечения надлежащей перевозки груза.

Последствия предоставления судна в немореходном состоянии заключались в том, что такое судно считалось неподанным, а на перевозчика возлагалась ответственность за невыполнение плана перевозки вследствие неподачи тоннажа. Кроме того, если в результате немореходности судна, в том числе и не обнаруженной грузоотправителем (фрахтователем) в ходе проверки судна, причинялся какой-либо ущерб (например, несохранность груза), ответственность за этот ущерб возлагалась на перевозчика, который не мог, как при перевозке на железнодорожном, автомобильном или внутренневодном транспорте, сослаться на невыполнение грузоотправителем обязанности отказаться от неисправного перевозочного средства.

Место, срок и порядок подачи перевозочных средств под погрузку определялись правилами перевозок грузов, а также соглашениями, заключаемыми между перевозчиками и грузоотправителями.

На железнодорожном транспорте грузоотправители предъявляли грузы к перевозке на местах общего и необщего пользования (например, владельцы подъездных путей). Подача вагонов на места необщего пользования под погрузку средствами грузоотправителя производилась по предварительным уведомлениям или через установленные интервалы времени между подачами <*>. Начальник станции был обязан уведомить грузоотправителя не позднее чем за два часа до подачи вагонов. Уведомления о времени подачи вагонов под погрузку не требовалось, если погрузка обеспечивалась вагонами, поданными под выгрузку. Порядок и форма уведомления о времени подачи вагонов под погрузку средствами грузоотправителя (по радио, по телефону, с использованием телеграфной или почтовой связи и т.п.) устанавливались начальником станции; грузоотправителю предоставлялась возможность избрать один из способов уведомления и известить об этом начальника станции. Для записи уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку на станциях велись специальные книги по форме, установленной Министерством путей сообщения СССР, с указанием количества и рода подвижного состава (контейнеров) и других сведений.

<*> При большом грузообороте, в частности при среднесуточной погрузке или выгрузке более 50 вагонов, их подача могла производиться по расписанию в случаях, предусмотренных договорами на эксплуатацию подъездного пути.

При задержке подачи вагонов под погрузку свыше двух часов после срока, указанного в уведомлении, станция была обязана в установленном порядке вновь уведомить грузоотправителя о времени предстоящей подачи вагонов. Вагоны, поданные под погрузку с нарушением сроков подачи, принимались грузоотправителем для погрузки с момента предъявления их станцией. При подаче с опозданием против установленного срока, а также при подаче без предварительного уведомления вагоны считались поданными по истечении двух часов с момента их фактической подачи (§ 31 - 34 разд. 3 Правил перевозок грузов).

При наличии у грузоотправителей подъездных путей, а также собственных или арендованных складов и погрузочно-разгрузочных площадок с отдельным фронтом погрузки и выгрузки грузов на

подъездных путях, принадлежащих железной дороге, место, сроки и порядок подачи вагонов определялись договорами на эксплуатацию подъездного пути (при обслуживании его локомотивом ветвевладельца) или договорами на подачу и уборку вагонов. В случаях подачи вагонов по уведомлениям передача таких уведомлений должна была производиться станцией железной дороги круглосуточно. Если договором была предусмотрена подача вагонов по расписанию, такое расписание составлялось начальником станции совместно с грузоотправителем с учетом графика движения поездов, технологии работы подъездного пути и станции примыкания и утверждалось начальником отделения дороги. В случаях, когда договором предусматривалась подача вагонов по расписанию или по интервалам, уведомления о времени подачи вагонов не требовалось.

При обслуживании подъездных путей грузоотправителя локомотивом железной дороги сдача и прием вагонов производились в местах погрузки и выгрузки, а при обслуживании локомотивом ветвевладельца - на приемосдаточных путях. В договорах на эксплуатацию подъездных путей и на подачу и уборку вагонов устанавливался также срок на уборку вагонов железной дорогой с мест погрузки-выгрузки или приемосдаточных путей. При уборке (сдаче) вагонов по уведомлению срок уборки (сдачи) вагонов исчислялся с момента передачи такого уведомления. В случаях уборки (сдачи) вагонов по расписанию или через установленные интервалы сроком уборки (сдачи) вагонов считалось время, предусмотренное расписанием или интервалом.

В договоры на подачу и уборку вагонов включалось также условие о размере фронта погрузки-выгрузки. Если погрузочно-разгрузочные работы велись немеханизированным способом, то размер фронта погрузки-выгрузки определялся количеством вагонов, устанавливаемых по полезной длине складского (погрузочно-разгрузочного) пути, которая могла быть использована для одновременной погрузки или выгрузки однородных грузов. Размер фронта погрузки-выгрузки при механизированном способе работ определялся исходя из количества и перерабатывающей способности механизмов. Размер фронта погрузки-выгрузки нефтяных и других грузов, перевозимых наливом в цистернах, определялся по количеству стояков для налива и слива, а при междурельсовом сливе - количеством цистерн, устанавливаемых по полезной длине пути у мест слива. В случаях, когда вместимость путей позволяла производить подачу вагонов в количестве, превышающем вместимость механизированного фронта погрузки или выгрузки грузов, в договоре устанавливался размер одновременно подаваемой партии вагонов (разд. 12 Правил перевозок грузов).

На морском транспорте срок и место подачи судна при плановых перевозках определялись графиком, где указывались наименование порта отправления (порта погрузки), а также дата погрузки (конкретный день или период времени). При перевозках груза по чартеру порт (или порты) погрузки определялся в соответствии с условиями чартера. В чартере могло содержаться также условие о географической ротации портов погрузки, т.е. условие "о том, что в случае, когда судно должно быть подано в несколько портов погрузки, оно подается в эти порты в порядке их географической последовательности" <*>; это условие позволяло перевозчику избегать ненужных отклонений судна от курса и соответственно связанных с этим излишних расходов. Срок подачи судна, как правило, определялся в чартере путем указания промежутка времени от нескольких дней до полумесяца.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 102.

На внутренневодном транспорте подача тоннажа под погрузку производилась либо по расписанию (при перевозках на грузовых линиях постоянного действия), либо путем уведомления о

сроках подачи, либо по календарному графику, согласованному сторонами. График составлялся паромоходом за двое суток до наступления каждой декады или пятидневки и затем согласовывался с грузоотправителем на основании его заявки. В графике указывались наименование и количество груза по пунктам отправления и назначения, дни и часы подачи тоннажа (ст. 61 УВВТ).

На автомобильном транспорте, как уже отмечалось, УАТ (ст. 44) обязывал автотранспортные предприятия обеспечивать своевременную подачу подвижного состава по всем пунктам погрузки и выгрузки в соответствии с договором на перевозку грузов автомобильным транспортом. Конкретные сроки подачи автомобилей, а также места их погрузки определялись годовыми договорами автомобильной перевозки грузов или подаваемыми в соответствии с ними заявками грузоотправителей либо (при отсутствии плана перевозок) разовыми заказами грузоотправителей, принятыми автотранспортными предприятиями (договор разового заказа).

7. Обязательства по предъявлению и приему грузов к перевозке

Обязательства по предъявлению грузоотправителем груза к перевозке и приему указанных грузов транспортными организациями, так же как и обязательства перевозчиков по подаче транспортных средств, находятся за рамками реального договора перевозки конкретного груза, по которому у сторон возникают обязательства в отношении уже переданного перевозчику и принятого последним груза (вверенного перевозчику груза). Что касается обязательств по предъявлению и приему грузов к перевозке, то они регулировались плановыми актами, отдельными договорами, заключаемыми грузоотправителями и перевозчиками, либо нормами законодательства.

Возлагаемые на грузоотправителя обязательства по предъявлению груза имели два различных аспекта. Во-первых, это публично-правовая обязанность по выполнению плана перевозок; во-вторых, это гражданско-правовая обязанность по сдаче определенной партии груза к перевозке, с этой сдачей законодатель связывал момент заключения договора перевозки конкретного груза, который носил реальный характер.

Существо обязательства по выполнению плана перевозок состояло в том, что грузоотправитель должен был обеспечить своевременное предъявление предусмотренных планом грузов для выполнения установленных месячных планов перевозок, а также декадных объемов погрузки подаваемых транспортными организациями перевозочных средств. Выполнение плана перевозок грузов носило по сути учетный характер, поскольку в конечном счете соответствующий показатель складывался из всех конкретных партий грузов, реально предъявленных перевозчику для доставки их получателям.

Гражданско-правовое обязательство грузоотправителя по предъявлению (сдаче) груза к перевозке, напротив, включало в себя целый ряд конкретных обязанностей грузоотправителя по подготовке соответствующего груза к перевозке, его надлежащей упаковке, своевременной погрузке, оформлению перевозочных документов и т.д. Определенные обязанности по приему сдаваемого отправителем груза возлагались также на транспортные организации. Поэтому именно данные обязанности грузоотправителя и перевозчика заслуживают отдельного рассмотрения.

Во всех транспортных уставах и кодексах предусматривалась обязанность грузоотправителя предъявлять грузы, нуждающиеся в таре для предохранения их от утраты, недостачи, порчи и повреждения при перевозке, в исправной таре, соответствующей государственным стандартам, а

грузы, на тару и упаковку которых стандарты не были установлены, - в исправной таре, обеспечивающей их полную сохранность (ст. 42 УЖД, ст. 89 ВК СССР, ст. 128 КТМ СССР, ст. 52 УАТ).

Помимо обеспечения надлежащей тары и упаковки груза на грузоотправителя возлагались и некоторые дополнительные обязанности по подготовке груза к перевозке. Например, на железнодорожном транспорте грузоотправитель при погрузке мелких и штучных грузов должен был объединить мелкие места в более крупные путем увязки в связки или упаковки их в соответствующую тару (§ 4 разд. 3 Правил перевозок грузов). На автомобильном транспорте от грузоотправителя требовалось до прибытия автомобиля под погрузку подготовить груз к перевозке: подгруппировать груз по грузополучателям, заготовить товарно-транспортные документы, оформить пропуска на право проезда к месту погрузки и выгрузки грузов, замаркировать каждое грузовое место и т.д. (ст. 52 УАТ).

Основные параметры грузов, определяемые при их сдаче и приеме к перевозке, - это наименование груза, вес груза и количество мест. Наименование (род) груза указывалось в планах перевозки путем обозначения определенной номенклатурной группы перевозимых грузов ("лесные грузы - круглый лес", "нефтяные грузы - сырая нефть" и т.п.). При внеплановых перевозках род груза определялся соглашением сторон. Именно эти грузы и должны были предъявляться к перевозке. При необходимости замены одного груза другим грузоотправитель должен был обратиться с соответствующим заявлением к руководителю транспортной организации. Такая замена допускалась, но лишь в пределах одной группы грузов, предусмотренной номенклатурой плана, поскольку учет выполнения плана перевозок велся не только по общему количеству предъявленных и перевезенных грузов, но и по каждому роду грузов в отдельности. Так, в соответствии с УВВТ (ст. 57) начальникам парокондуктов было предоставлено право по письменным заявлениям грузоотправителей допускать замену одного груза другим в пределах отдельных групп грузов, предусмотренных номенклатурой квартального плана.

Независимо от рода груза в обязательном порядке определялся вес (масса) груза. По общему правилу обязанность определения веса (массы) груза возлагалась на грузоотправителя. Например, на железнодорожном транспорте действовало правило, в соответствии с которым массу груза определяют: грузоотправитель - при погрузке на местах необщего пользования; железная дорога - при погрузке на местах общего пользования. Однако определение массы грузов по трафарету, по стандарту, расчетным путем, по обмеру или условно, а также грузов, погрузка которых возложена на отправителя, во всех случаях производилось отправителем, за исключением отгружаемых с мест общего пользования грузов, перевозимых навалом и насыпью, масса которых при наличии на станции вагонных весов по требованию грузоотправителя определялась железной дорогой. Грузы в контейнерах принимались железными дорогами к перевозке за массой грузоотправителя (§ 6, 7 разд. 3 Правил перевозок грузов).

При перевозке внутренневодным транспортом груз, погрузка которого производится со склада порта или пристани, взвешивался последним. Вес груза, отправляемого с причалов, складов и погрузочных пунктов необщего пользования, а также общего пользования, но не находящихся в ведении парокондуктов, определялся грузоотправителем. Определение веса груза расчетным путем - по обмеру или условно во всех случаях должно было производиться грузоотправителем. Тарные и штучные (без упаковки) грузы, вес которых указывается на каждом грузовом месте, а также грузовые места стандартного размера и веса при приеме к перевозке не взвешивались. Общий вес таких грузов определялся и указывался в накладной грузоотправителем, исходя из стандартного веса или веса,

указанного на грузовых местах. Грузы в контейнерах принимались пароходствами к перевозке за весом и пломбами отправителей (ст. 65 УВВТ).

Количество мест груза, сдаваемого к перевозке, во всех случаях определялось грузоотправителем и могло быть перепроверено перевозчиком. Данные о количестве мест перевозимого груза указывались в транспортной накладной (коносаменте).

Правовое значение правильного определения веса груза и количества грузовых мест состояло в том, что в пункте назначения сдача перевозчиком грузов грузополучателю должна была производиться в том же порядке, в каком грузы были приняты от грузоотправителя. Иллюстрацией к сказанному может служить следующий пример из практики государственных арбитражей.

Автоперевозчик принял от грузоотправителя для доставки грузополучателю счетные машины. При приемке груза получателем была обнаружена недостача двух счетных машин. Получатель обратился в госарбитраж с иском о взыскании с грузоотправителя либо перевозчика стоимости недостающих машин.

Решением госарбитража в иске было отказано, ввиду того что перевозчик выдал получателю груз по количеству мест в соответствии с товарно-транспортной накладной.

Постановлением заместителя главного государственного арбитра этого госарбитража решение было отменено, иск грузополучателя удовлетворен за счет перевозчика, так как при выдаче груза была установлена его недостача по весу и перевозчик не доказал отсутствие своей вины в недостаче.

В заявлении о пересмотре постановления перевозчик указывал, что он доставил груз по количеству мест в полном соответствии с товарно-транспортной накладной. Госарбитраж РСФСР не нашел оснований для отмены названного постановления и в своем постановлении указал следующее.

Согласно ст. 65 УАТ сдача груза грузополучателю в пункте назначения по весу и количеству мест производится в том же порядке, в каком грузы были приняты от грузоотправителя. Как следует из товарно-транспортной накладной, перевозчик принял от грузоотправителя к перевозке счетные машины по весу и количеству мест. Грузополучателю счетные машины были выданы только по количеству мест. От проверки веса груза перевозчик уклонился, о чем грузополучатель составил акт в установленном порядке и произвел определение веса поступившего груза комиссией с участием представителя другой организации. Актом приемки установлена недостача веса груза в одном из ящиков и недостача в этом ящике двух счетных машин.

Учитывая, что груз принят к перевозке по весу и количеству мест, а при приемке этого груза установлена недостача по весу, госарбитраж обоснованно отнес ущерб от недостачи на перевозчика, поскольку автоперевозчик, принявший груз к перевозке по весу и количеству мест, несет ответственность за недостачу груза по весу и в том случае, если недостача по количеству мест не установлена <*>.

<*> Письмо Государственного арбитража РСФСР от 29 мая 1985 г. N Н-10/5 "О некоторых вопросах практики разрешения споров, связанных с перевозками грузов автомобильным транспортом" (п. 5).

Определенное правовое значение придавалось также и способу определения веса груза. Так, в инструктивных указаниях Государственного арбитража СССР от 29 марта 1968 г. N И-1-9 "О

практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов по железной дороге" имелось разъяснение, согласно которому, если при рассмотрении спора, связанного с недостачей груза при перевозке, будет установлено, что вес груза в пункте отправления определялся путем взвешивания, а в пункте получения - по обмеру или, наоборот, при отправлении вес груза определялся обмером, а при получении - путем взвешивания, арбитражи должны исходить из того, что взвешивание является наиболее точным способом определения веса груза. В тех случаях, когда нормативными актами предусмотрено, что вес отдельных грузов определяется только по замеру, например при перевозке нефтепродуктов наливом, вес таких грузов при приемке должен определяться этим же способом (п. 27).

Обязанностям грузоотправителя по подготовке груза к перевозке и сдаче его перевозчику корреспондировали права перевозчика по приему грузов к перевозке. Причем транспортные уставы и кодексы нередко включали в себя нормы об особых полномочиях перевозчика (и соответственно обязанностях отправителя) при принятии груза, которые были продиктованы не заботой о самом грузе, а скорее стремлением при любых условиях обеспечить прежде всего интересы транспортных организаций. Так, грузоотправитель при железнодорожной перевозке был обязан загружать вагоны и контейнеры до полной вместимости не ниже технических норм, которые устанавливались Министерством путей сообщения СССР, исходя из необходимости максимального использования грузоподъемности или вместимости вагона (контейнера). Погрузка грузов на открытый подвижной состав должна была производиться до полного использования габарита подвижного состава, но не выше его грузоподъемности. Грузы, по которым технические нормы загрузки не были установлены, должны были грузиться до полного использования вместимости вагонов (контейнеров), но не выше их грузоподъемности (ст. 47 УЖД). Более того, в целях выполнения норм технической загрузки вагонов, обеспечивавшего, в свою очередь, выполнение планов грузовых перевозок и рентабельность деятельности железных дорог, на грузоотправителя возлагалась обязанность производить при взвешивании грузов на вагонных весах так называемую дозировку груза, т.е. догрузку или частичную выгрузку. Для этого он должен был непосредственно у вагонных весов организовать дозирочную площадку, обеспечить ее инвентарем, а при отправлении массовых грузов - также и механизмами, с тем чтобы операции по дозировке осуществлялись в процессе взвешивания. Начальник станции имел право отказать в приеме вагонов, недогруженных до технических норм или, в соответствующих случаях, до полной вместимости или грузоподъемности и потребовать произвести догрузку вагонов (§ 15, 36 разд. 3 Правил перевозок грузов).

Аналогичные правила содержались в УВВТ, согласно которому грузоотправители обязаны были загружать суда не ниже технических норм, для чего до погрузки грузоотправитель должен был привести груз в состояние, соответствующее условиям перевозки и обеспечивающее полное использование грузоподъемности или грузоместимости судна. Грузы, для которых технические нормы загрузки судов не установлены, должны были грузиться до полной грузоподъемности или полной грузоместимости. Пароходство при обнаружении недогружа судна в месте погрузки имело право потребовать догрузки судна, если грузоотправителем была подана заявка на соответствующее количество груза. Притом простой судна в подобных случаях оплачивался грузоотправителем (ст. 79).

Эту же цель (обеспечение интересов транспортных организаций) преследовали и правила о распределении обязанностей по погрузке грузов в поданные перевозчиком транспортные средства. Как уже отмечалось, обязанности, связанные с осуществлением погрузки, возлагались в основном на грузоотправителя. Несмотря на то что некоторые транспортные уставы и кодексы (например, УЖД, УВВТ), распределяя между участниками правоотношений перевозки обязанности по погрузке,

исходили в принципе из критерия места выполнения этих операций (грузоотправитель должен был осуществить погрузку на принадлежащих ему железнодорожных путях, речных причалах, а перевозчик - на местах общего пользования), они содержали такое количество исключений для отдельных видов грузов, что в подавляющем большинстве случаев погрузка осуществлялась средствами грузоотправителя. Например, на железнодорожном транспорте основная часть грузовых работ (90% всей погрузки и до 80% выгрузки) производилась отправителями и получателями, хотя целесообразность того, чтобы всю грузовую работу в местах общего пользования выполняли железные дороги, была очевидной, и это отмечалось и в юридической литературе <*>.

<*> Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву. С. 25.

Причиной такого положения было не только желание транспортных организаций переложить трудоемкие и дорогостоящие погрузочно-разгрузочные операции "на плечи" грузоотправителей и грузополучателей, но и стремление перевозчиков защитить себя от возможных претензий получателей в связи с утратой, повреждением, недостачей и порчей перевозимых грузов, поскольку по действовавшему тогда законодательству распределение убытков от несохранности грузов во многом зависело от того, чьими средствами осуществлялась погрузка вагонов, судна и других перевозочных средств.

Данным обстоятельством можно объяснить также освобождение перевозчика от обязанности проверять правильность погрузки и укладки грузов в перевозочных средствах в случаях, когда грузовые операции осуществлялись грузоотправителем. Даже на автомобильном транспорте, где представитель перевозчика (водитель-экспедитор) непосредственно присутствовал при погрузке автомобиля и необходимость контроля с его стороны за погрузкой и креплением груза была совершенно очевидной, правовые нормы, регламентирующие данный процесс, были разработаны с таким расчетом, чтобы освободить автоперевозчика от ответственности в случае несохранности груза вследствие его ненадлежащей погрузки.

Согласно ст. 57 УАТ шофер обязан был проверить соответствие укладки и крепления груза на подвижном составе только требованиям безопасности движения и обеспечения сохранности подвижного состава, а также сообщить грузоотправителю о замеченных неправильностях в укладке и креплении груза, угрожающих его сохранности. Грузоотправитель по требованию шофера должен был устранить обнаруженные неправильности в укладке и креплении груза. Из этого следует, что автотранспортное предприятие отвечало за несохранность груза лишь в том случае, если утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие того, что укладка и крепление его на подвижном составе не отвечали требованиям безопасности движения и обеспечения безопасности подвижного состава. Когда же причиной несохранности груза являлась неправильная укладка или крепление его на подвижном составе, при которых, однако, не были нарушены требования безопасности движения и сохранности подвижного состава, ответственность возлагалась на грузоотправителя.

А что же обязанность шофера сообщить грузоотправителю о замеченных недостатках в укладке и креплении груза, угрожающих его сохранности? Она носила характер пожелания. Ни в Уставе, ни в Общих правилах перевозок грузов автомобильным транспортом не было норм, направленных на выполнение перевозчиком данной обязанности; не были предусмотрены порядок и форма такого

сообщения (отметка в товарно-транспортной накладной, составление акта и т.п.), не устанавливалась ответственность автопредприятий в случаях, когда такого рода замечания шоферами не давались, что способствовало несохранности груза. В результате представители автопредприятий оставались безразличными к судьбе принимаемых к перевозке грузов. Материалы арбитражных дел свидетельствовали о том, что водители автопредприятий, как правило, вообще не следили за погрузкой автомобилей.

В силу тех же причин простая техническая операция, завершающая погрузку груза на подвижной состав, - навешивание пломбы на крытый вагон, контейнер, трюмы и иные судовые помещения в связи с целенаправленным правовым регулированием приобрела "облик" едва ли не центральной правовой проблемы разрешения споров, возникающих по поводу несохранности перевозимых грузов, которые рассматривались государственными арбитражами. Все дело в том, что согласно транспортным уставам и кодексам прибытие груза в исправном подвижном составе за ненарушенной пломбой грузоотправителя освобождало перевозчика не только от необходимости выдачи в пункте назначения груза получателю с проверкой количества грузовых мест и состояния груза, но и от всякой ответственности за его несохранность (ст. 149 УЖД, ст. 133 УАТ, ст. 192 УВВТ). Отсюда повышенный интерес транспортного законодательства к обязанности грузоотправителя пломбировать погруженные им перевозочные средства.

Так, УЖД (ст. 55) устанавливал, что загруженные отправителем крытые вагоны (в том числе изотермические) и цистерны должны быть опломбированы пломбами грузоотправителя. Грузы, перевозимые в контейнерах, также принимались железными дорогами к перевозке только за пломбами грузоотправителя. Грузы, прибывшие в исправном контейнере с неповрежденными пломбами грузоотправителя, выдавались грузополучателю без проверки их веса, состояния и количества мест (ст. 67 УЖД). На внутренневодном транспорте также действовали правила о том, что загруженные грузоотправителем трюмы судов, в том числе рефрижераторных и наливных, должны были пломбироваться пломбами грузоотправителя (ст. 74 УВВТ). Аналогичные обязанности грузоотправителя были предусмотрены УАТ (ст. 64), согласно которому загруженные крытые автомобили и прицепы, отдельные секции автомобилей, контейнеры и цистерны с назначением одному грузополучателю должны быть грузоотправителем опломбированы.

Практика государственных арбитражей тех лет свидетельствовала о том, что в случае прибытия груза в пункт назначения с неповрежденной пломбой грузоотправителя ответственность за несохранность груза, в том числе и за его повреждение в силу несоблюдения перевозчиком правил транспортировки, никак не связанных с сохранностью пломбы, могла быть возложена на перевозчика лишь в результате оплошности его работников при оформлении выдачи получателю прибывшего груза. Например, Госарбитраж СССР в одном из инструктивных писем указал, что пломбы, навешиваемые на вагон (контейнер) при пломбировании тисками грузоотправителя, должны содержать данные о наименовании грузоотправителя, станции, дороги, номере тисков и, в соответствующих случаях, контрольных знаков. В коммерческих актах при описании состояния пломб должны найти отражение все перечисленные данные. При отсутствии в коммерческом акте указаний о наличии и состоянии соответствующих знаков на пломбе ответственность за несохранность перевозки могла быть возложена на железную дорогу <*>.

<*> См.: инструктивное письмо Госарбитража СССР от 12 мая 1971 г. N И-1-14 "О некоторых вопросах арбитражной практики, возникающих при рассмотрении споров, связанных с перевозками грузов железнодорожным транспортом" (Систематизированный сборник инструктивных указаний

В тех случаях, когда погрузка грузов в поданные перевозчиком перевозочные средства осуществлялась силами грузоотправителя, принципиальное значение приобретало соблюдение установленных законодательством сроков погрузки груза. Практически на всех видах транспорта сроки погрузки и выгрузки грузов устанавливались транспортными министерствами и ведомствами в императивном порядке. Причем продолжительность указанных сроков зависела в первую очередь от того, используются ли грузоотправителем (грузополучателем) какие-либо механизмы, облегчающие погрузку (разгрузку), или грузовые операции осуществляются вручную, а также от конкретных видов используемых механизмов. Так, в соответствии с УЖД (ст. 49) сроки погрузки и выгрузки грузов средствами грузоотправителей и грузополучателей устанавливались Министерством путей сообщения СССР: а) при погрузке и выгрузке механизированным способом - расчетным путем с учетом применяемых средств механизации, устройств и сооружений, предназначенных для погрузки и выгрузки, и максимального использования их; б) при погрузке и выгрузке немеханизированным способом - с учетом единых норм выработки. Указанные сроки, предусмотренные Правилами перевозок грузов (разд. 13), были предельно конкретизированы применительно к отдельным видам грузов и используемым грузоотправителем (грузополучателем) механизмам. Например, для погрузки немеханизированным способом в двухосный вагон тарных и штучных грузов грузоотправителю отводилось 55 минут; металла - один час 20 минут; грузов, перевозимых навалом и насыпью, - один час 50 минут, но для погрузки таких грузов, как алебастр, гипс, известь, минеральные удобрения, цемент (которые тоже перевозились навалом и насыпью), - два часа 40 минут и т.п. Срок погрузки механизированным способом погрузчиками с грузоподъемностью до 1,5 т с применением поддонов (в один час на один крытый вагон) составлял: для грузов в мешках и кулях массой места до 30 кг - 1,43 часа; грузов в кипах, тюках, ящиках, бидонах, пачках - 1,62 часа и т.п.

Началом простоя вагонов под погрузкой (выгрузкой) на станционных путях считался момент подачи вагонов под погрузку (выгрузку), окончанием простоя - момент получения станцией уведомления грузоотправителя (грузополучателя) о готовности к уборке всей одновременно поданной партии вагонов. Нарушение нормы простоя вагонов под погрузкой (выгрузкой) квалифицировалось как сверхнормативный простой вагонов, что влекло за собой списание железной дорогой с грузоотправителя (грузополучателя) в бесспорном порядке штрафа за задержку вагонов под погрузкой или выгрузкой (ст. 156 УЖД). Такой жесткий подход к регламентации сроков погрузки-выгрузки и ответственности грузоотправителей (грузополучателей) обосновывался необходимостью борьбы с простоями вагонов, которая возводилась в ранг общих народнохозяйственных задач.

Но самое интересное заключалось в том, что после получения уведомления грузоотправителя (грузополучателя) о готовности загруженных или выгруженных вагонов и снятия их с ответственного простоя последнего указанные вагоны могли оставаться фактически без движения многие часы. Дело в том, что в отличие от положения грузоотправителя (грузополучателя), который должен был укладываться, осуществляя погрузочно-разгрузочные операции, в весьма сжатые сроки под страхом ответственности, сами железные дороги не были обременены какими-либо нормативными сроками на уборку загруженных (выгруженных) вагонов. Условия о сроках уборки вагонов должны были устанавливаться по соглашению сторон в договорах на подачу и уборку вагонов.

Государственные арбитражи, рассматривавшие разногласия сторон по вопросам установления сроков уборки вагонов с подъездных путей после окончания грузовых операций, вынуждены были руководствоваться расчетами железных дорог, производимыми в соответствии с методикой

Министерства путей сообщения СССР <*>.

<*> Архив Государственного арбитража РСФСР: указания МПС от 17 сентября 1981 г. N Г-29295.

Данная методика исходила из фактического времени простоя вагонов в ожидании уборки их с подъездного пути по данным за предшествующий заключению договора период. Причем указанный срок исчислялся путем определения срока простоя вагонов с момента их подачи до момента фактической уборки и исключения из него времени простоя вагонов под грузовыми операциями по норме. Срок уборки вагонов, определенный по такой методике расчетов, был явно завышенным и не отражал фактически необходимого времени.

Отсутствие в Правилах перевозок грузов научно обоснованной методики определения сроков на уборку вагонов приводило к тому, что сроки уборки вагонов, устанавливаемые в договорах, не служили ускорению оборачиваемости вагонов.

Кроме того, при таких условиях теряло всякий практический смысл соблюдение грузоотправителями и грузополучателями установленных сроков погрузки и выгрузки грузов, поскольку простой вагонов в ожидании их уборки в большинстве случаев значительно превышал указанные сроки погрузки и выгрузки.

Министерством речного флота РСФСР устанавливались судо-часовые нормы погрузки и разгрузки речных грузовых судов <*>. Судо-часовая норма устанавливала количество грузов в тоннах, которое должно быть погружено в течение часа на судно или выгружено из судна в портах или на пристанях общего пользования. Время, полагающееся по норме на погрузку и разгрузку судна, определялось делением количества фактически погруженного или выгруженного груза на соответствующую судо-часовую норму. В тех случаях, когда производилась погрузка или разгрузка судна с разными грузами, стояночное время судна определялось по роду груза, который имелся на данном судне в наибольшем количестве.

<*> См., напр.: Положение о судо-часовых нормах погрузки и разгрузки речных грузовых судов, утвержденное Приказом министра речного флота РСФСР N 67 от 30 мая 1966 г. (Судо-часовые нормы погрузки и разгрузки грузовых судов Министерства речного флота РСФСР. М., 1966).

В соответствии с УВВТ (ст. 86) сроки погрузки и разгрузки судов исчислялись с момента подачи судна к причалу (ошвартовки). При невозможности подачи судна к причалу по вине грузоотправителя (грузополучателя) время ожидания судном подачи к причалу включалось в сроки погрузки или выгрузки. О времени предстоящего прибытия судна в пункт погрузки или выгрузки пароходство должно было известить грузоотправителя (грузополучателя) не позднее чем за 24 часа до прибытия судна, а о времени подачи судна под погрузку (разгрузку) - не позднее чем за шесть часов до подачи судна. Одно из последствий нарушения грузоотправителем (грузополучателем) сроков погрузки (разгрузки) состояло в том, что по истечении установленного по нормам срока погрузки судна, если грузоотправитель был предупрежден о сроке отправления судна за пять часов, пароходство имело право начать рейс, а по окончании срока выгрузки произвести выгрузку груза за счет

грузополучателя. И напротив, за досрочную погрузку (выгрузку) судов пароходство выплачивало грузоотправителю (грузополучателю) премию.

При автоперевозках с учетом специфики работы автомобильного транспорта время прибытия автомобиля под погрузку (разгрузку) исчислялось с момента предъявления шофером путевого листа (товарно-транспортной накладной) в пункте погрузки (разгрузки), а при наличии у грузоотправителей (грузополучателей) в пункте погрузки (разгрузки) въездных ворот или контрольно-пропускных пунктов - с момента предъявления шофером путевого листа (товарно-транспортной накладной) у ворот или на контрольно-пропускном пункте. Погрузка (разгрузка) считалась законченной после вручения шоферу надлежаще оформленных товарно-транспортных документов на погруженный (выгруженный) груз. Время пробега автомобиля от ворот или контрольно-пропускного пункта к месту погрузки (разгрузки) и обратно исключалось при исчислении времени нахождения автомобиля под погрузкой или разгрузкой. В случае прибытия автомобиля под погрузку ранее согласованного времени автомобиль считался прибывшим под погрузку в согласованное время, если грузоотправитель не принимал его под погрузку с момента фактического прибытия. Отметки о времени прибытия и убытия автомобилей вносились грузоотправителем в товарно-транспортную накладную (ст. 53 УАТ).

Что касается конкретных сроков погрузки-разгрузки грузов, то в советское время они устанавливались Правилами применения Единых тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом и зависели, как на железнодорожном транспорте, от способа осуществления погрузочно-разгрузочных работ: механизированного или немеханизированного. Кроме того, устанавливались специальные нормы времени на дополнительные операции: разгрузку деталей и конструкций зданий и сооружений, когда строительство осуществлялось методом монтажа непосредственно с транспортных средств, погрузка (разгрузка) тяжеловесных грузов, требующих специальных такелажных работ, промывку и пропарку автоцистерн и т.п. Такие нормы могли быть предусмотрены в годовом договоре автомобильной перевозки по соглашению сторон. В случае задержки поданных под погрузку (разгрузку) автомобилей сверх установленных норм грузоотправитель уплачивал автопредприятию штраф (ст. 141 УАТ).

Определенным своеобразием отличалось регулирование сроков погрузки (выгрузки) грузов (стояночного времени) на морском транспорте. В советских морских портах срок, в течение которого груз подлежал погрузке (выгрузке) на судно, определялся на основании норм обработки судов, устанавливаемых Министерством морского флота СССР. За простой судна сверх указанных норм вследствие непредъявления или несвоевременного предъявления груза, задержки погрузочно-разгрузочных работ, производимых средствами отправителя (получателя), последний был обязан уплатить перевозчику штраф (ст. 112, 113 КТМ СССР). В этом случае речь шла об обязательствах, возникающих непосредственно из плана перевозки и графика подачи такелажа.

Применительно к обязательствам, вытекающим из договора морской перевозки (который заключался советскими перевозчиками в основном с иностранными фрахтователями), действовали иные правила: срок, в течение которого груз должен быть погружен на судно (сталийное время), определялся соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения - сроками, обычно принятыми в порту погрузки (ст. 134 КТМ СССР). Кроме того, стороны своим соглашением могли установить дополнительное по окончании срока погрузки время ожидания (контрсталийное время) и размер соответствующей платы (демередж), а также вознаграждения за окончание погрузки груза до истечения сталийного времени (диспач). При отсутствии соглашения сторон продолжительность контрсталийного времени и размер платы перевозчику за простой, а также размер вознаграждения

отправителю или фрахтователю за досрочное окончание погрузки определялись согласно срокам и ставкам, обычно принятым в соответствующем порту, при отсутствии же и таких ставок размер платы за простой определялся расходами по содержанию судна и экипажа, а вознаграждение за досрочное окончание погрузки исчислялось в половинном размере платы за простой (ст. 135 КТМ СССР). Перевозчик имел право по истечении контрсталийного времени отправить судно в плавание, если даже весь условленный груз не был погружен на судно по причинам, не зависящим от перевозчика. При этом он сохранял право на получение полного фрахта (ст. 136 КТМ СССР).

8. Ответственность за неисполнение обязательств по подаче перевозочных средств и предъявлению грузов

Ответственность за невыполнение плана перевозок

Все транспортные уставы и кодексы, действовавшие в советское время, предусматривали ответственность транспортных организаций и грузоотправителей за невыполнение плана перевозок, хотя фактически, как отмечалось, речь шла о невыполнении согласованных сторонами объемов перевозок грузов. Более того, выполнение плана перевозок представляло собой публично-правовую обязанность как транспортных организаций, так и грузоотправителей, однако в случае ее нарушения санкции взыскивались не в доход государства, а в пользу контрагента по обязательству.

В юридической литературе того времени можно встретить предложения об изменениях законодательства, направленных на то, чтобы штраф за невыполнение плана перевозок взыскивался в доход государства. Обычно такие предложения аргументировались тем, что в ситуации, когда обе стороны - и грузоотправитель, и перевозчик не выполняют встречным образом плановые задания по предъявлению грузов и подаче транспортных средств, они не предъявляют санкции за нарушение плана перевозок и тем самым амнистируют друг друга. Во избежание такого положения предлагалось взыскивать с каждой из сторон штраф не в пользу друг друга, а в доход государства <*>.

<*> См., напр.: Николаева М.Н. Ответственность органов транспорта за невыполнение государственного плана перевозки грузов по внутренним водным путям // Ученые записки ВИЮН. Вып. 7. М., 1958. С. 180 - 182; Романович А.Н. Имущественная ответственность за невыполнение государственного плана перевозки грузов по железным дорогам. Минск, 1971. С. 35 - 37.

Одно время и Госарбитраж СССР рассматривал взыскание штрафа за обоюдное невыполнение перевозчиком и грузоотправителем плана перевозок путем определения сальдо в пользу той или иной стороны в качестве амнистирования за допущенные нарушения плана. В связи с этим в первой редакции инструктивного письма от 29 марта 1968 г. № И-1-9 имелось разъяснение, согласно которому органы арбитража должны были "требовать от истца составления расчета на взыскание штрафа, исходя из размера фактического нарушения ответчиком своих обязательств по выполнению плана перевозок" (п. 26) <*>. Правда, спустя некоторое время данное разъяснение было признано утратившим силу <***>.

<*> Сборник инструктивных указаний Госарбитража при Совете Министров СССР. Вып. 27. М., 1968. С. 85.

<***> См.: инструктивное письмо Госарбитража СССР от 12 мая 1971 г. N И-1-14 (Сборник инструктивных указаний Госарбитража при Совете Министров СССР. Вып. 31. М., 1972. С. 128).

Любопытно отметить, что правоведы, не соглашавшиеся с возможностью установления порядка, в соответствии с которым штраф за невыполнение плана перевозок взыскивался бы в доход государства, приводили аргументы, которые были свойственны скорее гражданско-правовой, нежели административной ответственности. Например, Б.Л. Хаскельберг указывает: "Характерным признаком гражданской ответственности по взаимным обязательствам является ее двусторонний характер, обеспечивающий взаимный контроль за надлежащим исполнением сторонами их обязанностей. Принятие изложенного предложения не может привести к желаемой цели - усилению заботливости сторон о выполнении плана перевозок. Отсутствие материальной заинтересованности во взыскании санкций (при обращении штрафа в доход государства) за нарушение обязательства отрицательно скажется на отношении обязанного лица к надлежащему его исполнению. Сознание, что контрагент не заинтересован в предъявлении требования о взыскании штрафа, что нарушение может остаться безнаказанным, не способствует изысканию всех возможных мер для выполнения обязательства. Представляется, что если даже возложить обязанность предъявления требований о взыскании штрафа в доход государства на финансовые органы, то едва ли удалось бы достигнуть цели" <*>.

<*> Хаскельберг Б.Л. Ответственность за нарушения плана и договора железнодорожной перевозки грузов. Томск, 1981. С. 91.

И все же формулирование в законе данной ответственности как штрафа за невыполнение плана перевозок (а не согласованных сторонами объемов предъявления груза и подачи перевозочных средств) позволяло транспортным организациям, которые сами несли ответственность практически только за неподачу транспортных средств под погрузку, расширять сферу ответственности грузоотправителей далеко за пределы согласованного сторонами обязательства по предъявлению грузов.

Так, на железнодорожном транспорте под невыполнением плана перевозок, за которое предусматривалась ответственность, понимались: со стороны железной дороги - неподача вагонов и контейнеров для выполнения плана перевозок; со стороны грузоотправителя - неиспользование поданных вагонов и контейнеров или отказ от предусмотренных планом вагонов и контейнеров. На грузоотправителя возлагалась также ответственность за невыполнение плана перевозок по дорогам назначения. При перевозке груза маршрутами за необеспечение погрузки маршрута с виновной стороны взыскивался штраф независимо от уплаты штрафа за невыполнение плана перевозок. Такая же ответственность применялась за невыполнение обязательств по сверхплановой и внеплановой перевозке грузов по заявкам грузоотправителя, принятым железной дорогой (ст. 144 УЖД).

Такое нарушение грузоотправителем плана перевозок, как отказ от предусмотренных планом вагонов и контейнеров, трактовалось в реальной деятельности железных дорог и практике государственных арбитражей предельно широко. Имелись в виду не только ситуации, когда

грузоотправитель заявлял отказ от фактически поданных железной дорогой перевозочных средств, но и многие другие действия (бездействие) грузоотправителя, которые квалифицировались как срыв плана перевозок. В частности, в качестве одного из видов нарушения плана перевозок рассматривался так называемый предварительный отказ от предусмотренных планом вагонов и контейнеров, когда грузоотправитель уже после представления железной дороге декадной заявки направлял ей свое заявление, содержащее требование не подавать вагонов или контейнеров в какой-то отдельный день декады или иное определенное в заявлении время. К отказу от предусмотренных планом перевозочных средств приравнивалось также несвоевременное представление грузоотправителем железной дороге развернутого месячного плана перевозок. Аналогичное значение (невыполнение плана перевозок в результате отказа от перевозочных средств) придавалось также несвоевременному представлению грузоотправителем декадной заявки.

Во всех подобных случаях обращает на себя внимание то, что железная дорога, в пользу которой взыскивался штраф с грузоотправителя за невыполнение плана перевозок грузов, не подавала перевозочных средств под погрузку и вообще не предпринимала никаких действий, направленных на выполнение плана перевозок. Более того, непредставление или несвоевременное представление грузоотправителем развернутого месячного плана перевозок или декадной заявки, а также его предварительный отказ от выделенных по плану вагонов и контейнеров освобождали железную дорогу от обязанности подавать отправителю перевозочные средства, следовательно, указанные средства использовались железной дорогой для обслуживания иных организаций (конечно, не безвозмездно). Тем не менее железная дорога получала возможность взыскать штраф с грузоотправителя.

Характерно, что нарушение самой железной дорогой плана перевозок (неподача предусмотренных планом вагонов и контейнеров) толковалось прямо противоположным образом - в сторону предельного сужения сферы ответственности железной дороги. В частности, не признавалась нарушением дорогой плана перевозок неподача под погрузку перевозочных средств в связи с отсутствием у отправителя груза, готового к перевозке, или вследствие слабых темпов погрузки, не обеспечивающих освоение подаваемых вагонов. Данный вывод вытекал из Правил перевозок грузов (§ 8 разд. 2), согласно которым количество вагонов (контейнеров), не погруженных по вине железной дороги, определялось в учетной карточке путем вычитания из числа вагонов, запланированных на декаду, количества фактически поданных железной дорогой вагонов, а из полученной разницы вычиталось число вагонов, не поданных железной дорогой по вине отправителя (отказ от погрузки, неподача вагонов из-за отсутствия заявки, занятости фронта погрузки вагонами, простаивающими сверх норм, отсутствия груза и др.). Более того, в подобных ситуациях железная дорога, не подававшая вагоны, получала право на взыскание с грузоотправителя штрафа за невыполнение плана перевозок.

Практика государственных арбитражей, рассматривавших споры, связанные с взысканием штрафа за невыполнение плана железнодорожных перевозок, в подобных случаях также была на стороне железных дорог. Например, инструктивное письмо Госарбитража СССР от 29 марта 1968 г. № И-1-9 (п. 18) содержало разъяснение, согласно которому непредставление декадной заявки, вследствие чего железная дорога не подавала предназначенные по плану вагоны и контейнеры, должно рассматриваться государственными арбитражами как отказ грузоотправителя от предусмотренных планом вагонов и контейнеров, что влекло для последнего предусмотренную ст. 144 УЖД обязанность уплатить железной дороге штраф за невыполнение плана перевозок. И только в случае приема железной дорогой к исполнению заявки, поданной грузоотправителем с опозданием, т.е. при учете этой заявки в декадном задании начальника отделения железной дороги,

ответственность, как железной дороги, так и грузоотправителя, за невыполнение плана перевозок строилась на общих основаниях <*>.

<*> Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 234 - 235.

Несмотря на явное неравенство грузоотправителя и железной дороги в отношениях, связанных с применением ответственности за невыполнение плана перевозок, данное обстоятельство не вызывало возражений со стороны правоведов, занимавшихся проблемами ответственности по договору перевозки. Так, Б.Л. Хаскельберг указывает: "Иногда предприятия, возражая против исков о взыскании штрафа за невыполнение плана, ссылаются на то, что дорога не подавала вагонов, вследствие чего лишена права требовать его уплаты. Такие возражения не всегда обоснованны. Если неподача вагонов вызвана причинами, относящимися к сфере деятельности отправителя, в том числе непредставлением заявок, ответственность за срыв плана должен нести грузоотправитель. Несвоевременное представление заявок практически лишает дорогу возможности использовать их для оперативного планирования работы станций... Однако было бы неверно считать данное правило безусловным и распространять его действие на все случаи просрочки. Если представленная с нарушением срока декадная заявка была принята и в соответствии с нею объявлено задание станциям, просрочка отправителя утрачивает юридическое значение, обязанность дороги предоставлять вагоны в соответствии с объявленным заданием существует. Она не вправе ссылаться, в случае неподачи подвижного состава, на несвоевременное представление заявок" <*>.

<*> Хаскельберг Б.Л. Ответственность за нарушения плана и договора железнодорожной перевозки грузов. С. 82 - 83.

В юридической литературе того времени можно было встретить и более жесткие (по отношению к грузоотправителю) позиции. Так, М.С. Орданский исходил из принципиальной недопустимости принятия железной дорогой просроченной декадной заявки грузоотправителя по соглашению сторон, что влекло для последнего применение ответственности во всех случаях, без каких-либо исключений, поскольку "данные правоотношения возникают из плана перевозок" <*>.

<*> Орданский М.С. Основания гражданско-правовой ответственности за невыполнение обязательств, вытекающих из государственного плана железнодорожных перевозок грузов // Правоведение. 1962. N 2. С. 140.

На других видах транспорта неравенство грузоотправителей и транспортных организаций в отношениях, связанных с применением ответственности за невыполнение плана перевозок, проявлялось в меньшей степени. Например, на внутренневодном транспорте в соответствии с УВВТ (ст. 180) за невыполнение перевозок грузов в количестве, установленном планом на данный месяц, пароходства и грузоотправители несли материальную ответственность: пароходства - за неподачу тоннажа для перевозки грузов, а грузоотправитель - за непредъявление груза или предъявление его в

меньшем количестве, чем это было предусмотрено планом. Предъявление грузоотправителем груза в состоянии, не соответствующем правилам перевозки, а также подача пароходством тоннажа, непригодного или не подготовленного для перевозки данного груза, приравнивались соответственно к непредъявлению груза и к неподаче тоннажа, что рассматривалось в качестве основания для взыскания штрафа за невыполнение плана перевозок. Такую же ответственность пароходства и грузоотправители несли за невыполнение обязательств по внеплановой и сверхплановой перевозке грузов по заявкам отправителей, принятым пароходствами.

На внутренневодном и морском транспорте при работе по календарным графикам помимо штрафа за невыполнение плана перевозок применялась специальная ответственность за опоздание подачи тоннажа и за опоздание предъявления грузов (соответственно ст. 181 и 12 Положения об ответственности органов водного транспорта и клиентуры за невыполнение государственного плана перевозок по внутренним водным путям и по морским путям в малом каботаже, утвержденного Советом Труда и Оборона СССР 3 июля 1934 г. <*>; далее - Положение СТО от 3 июля 1934 г.).

<*> СЗ СССР. 1934. N 35. Ст. 281.

На автомобильном транспорте ответственность в виде штрафа за невыполнение плана перевозок возлагалась на автотранспортное предприятие за невывоз груза в количестве, предусмотренном в декадном плановом задании на перевозку или в принятом к исполнению разовом заказе, а на грузоотправителя - за непредъявление к перевозке груза в количестве, предусмотренном в декадном плановом задании на перевозку или в принятом к исполнению разовом заказе (ст. 127 УАТ). Кроме того, за несвоевременную подачу автомобилей, работа которых оплачивалась по сдельным или исключительным тарифам, в пункт первой погрузки против согласованного времени автотранспортное предприятие уплачивало штраф за каждый случай несвоевременной подачи автомобилей помимо санкций за невыполнение плана перевозок (ст. 129 УАТ).

Существенной особенностью ответственности за невыполнение плана автоперевозок, как это отмечалось в юридической литературе, являлось то, что перевозчик и отправитель несли ответственность не за подачу перевозочных средств и неиспользование последних, а за невыполнение объема перевозок. Это было связано с тем, что число и типы автомобилей, необходимых для перевозок грузов, определялись, в зависимости от характера и объема перевозок, автотранспортными предприятиями самостоятельно. Другое отличие состояло в том, что количество груза, не вывезенного автотранспортным предприятием или не предъявленного к перевозке грузоотправителем, а следовательно, и штраф за нарушение плана перевозок определялись не против месячного или квартального плана перевозок, а по результатам выполнения декадного объема перевозок, поэтому ни одна из сторон не имела права взыскивать штраф за невыполнение плана перевозок, если сторонами не были согласованы декадные плановые задания.

При разрешении споров, связанных с невыполнением плана автоперевозок, государственные арбитражи руководствовались инструктивными указаниями Госарбитража РСФСР от 30 мая 1977 г. N И-2/22, согласно которым, в отличие от споров, связанных с невыполнением плана железнодорожных перевозок, в случае, если автотранспортное предприятие не вело учетную карточку, ответственность за невыполнение плана перевозок возлагалась на автотранспортное предприятие, а иски разрешались на основании представленных грузоотправителем доказательств. В качестве таких доказательств госарбитражами обычно принимались документы, подтверждавшие согласование сторонами

декадных плановых заданий на перевозку грузов автомобильным транспортом.

Например, при рассмотрении одного из дел по иску грузоотправителя о взыскании с автоперевозчика штрафа за невыполнение плана перевозок было установлено, что в нарушение действующих правил учетные карточки были составлены на фактическое выполнение плана и не устанавливали ничьей вины в невыполнении плана перевозок. Решением арбитража исковые требования были удовлетворены в полном размере, поскольку истец представил декадные заявки, принятые автотранспортным предприятием, которые свидетельствовали о невыполнении плана перевозок по вине автотранспорта. Данное решение было оставлено в силе и Госарбитражем РСФСР <*>.

<*> Дело Госарбитража Тюменской области N 1959/5 за 1985 г.

Указанное отличие ответственности за невыполнение плана автоперевозок особо выделялось в юридической литературе, в частности, А.Г. Быков, Д.И. Половинчик, Г.П. Савичев отмечали: "Тот факт, что при автомобильных перевозках грузов ответственность за невыполнение плана возлагается лишь при наличии согласованных декадных плановых заданий и при отсутствии последних ни автотранспортное предприятие, ни грузоотправитель (грузополучатель) не могут предъявить друг к другу какие-либо требования, вытекающие из невыполнения плана перевозок, существенно отличает автомобильные перевозки от других видов перевозок, например железнодорожных. Ответственность за невыполнение плана автоперевозок наступает за невыполнение договорных условий о плане" <*>.

<*> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 179.

Основания и условия ответственности за невыполнение плана перевозок отличались значительным своеобразием по сравнению с обычными основаниями и условиями гражданско-правовой ответственности. Ответственность за невыполнение плана перевозок строилась не на принципах вины, но она не основывалась и на принципах безвиновной ответственности. Все транспортные уставы и кодексы включали в себя закрытые перечни обстоятельств, служивших основаниями освобождения от ответственности за невыполнение планов перевозок, как перевозчика, так и грузоотправителя (каждого в отдельности). Так, на железнодорожном транспорте в соответствии со ст. 145 УЖД грузоотправитель освобождался от уплаты штрафа за невыполнение плана перевозок: а) по причине явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары), которые вызвали перерыв движения на железнодорожном подъездном пути и при которых в соответствии с действующими положениями запрещено производить погрузочно-разгрузочные работы, а также по причине аварии на предприятии, в результате которой было прекращено производство на срок не менее трех суток; б) при запрещении и прекращении или ограничении погрузки грузов в соответствии с порядком, предусмотренным УЖД; в) при неиспользовании вагонов (контейнеров), поданных грузоотправителю сверх плановой нормы в порядке сгущения погрузки без предварительного согласия грузоотправителя; г) при восполнении грузоотправителем в течение данной календарной декады допущенного им недогруза в отдельные дни этой декады; д) при выполнении плана в тоннах по грузам, перевозка которых планируется в вагонах и тоннах; е) при восполнении грузоотправителем в течение первой или соответственно второй половины месяца

недогруза нефтепродуктов, допущенного им в отдельные дни данной половины месяца, если отгрузка этих грузов производится с наливных станций нефтепроводов или пунктов перевалки.

Железная дорога согласно ст. 146 УЖД освобождалась от ответственности за невыполнение плана перевозок: а) по причине явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары), при которых было невозможно подать вагоны и контейнеры под погрузку; б) при запрещении и прекращении или ограничении погрузки грузов в соответствии с порядком, предусмотренным УЖД; в) при задержке грузоотправителем вагонов (контейнеров) под выгрузкой; в этом случае железная дорога освобождалась от уплаты штрафа за неподачу данному грузоотправителю того количества вагонов (контейнеров), которое было задержано под выгрузкой или не могло быть подано под погрузку по этой причине; г) при восполнении железной дорогой в течение данной календарной декады неподачи вагонов (контейнеров) за отдельные дни этой декады; д) при восполнении железной дорогой в течение первой или соответственно второй половины месяца неподачи подвижного состава под погрузку нефти и нефтепродуктов, допущенной в отдельные дни данной половины месяца, если отгрузка этих грузов производится с наливных станций нефтепродуктов или пунктов перевалки.

Аналогичные перечни обстоятельств (не столь подробные), служивших основанием освобождения грузоотправителей и перевозчиков от ответственности за неисполнение планов перевозок, включавшие в себя явления стихийного характера, запрещения перевозок грузов, аварии у грузоотправителя и т.п., содержались и в иных транспортных уставах и кодексах, а также в других актах транспортного законодательства. В юридической литературе подчеркивались закрытый характер указанных перечней и невозможность освобождения грузоотправителя либо перевозчика от ответственности за невыполнение плана перевозок по иным основаниям. Так, В.Т. Смирнов, проанализировав основания освобождения перевозчиков от ответственности на всех видах транспорта, пришел к выводу, что "перечень обстоятельств, освобождающих грузоотправителя от ответственности за непредъявление груза к перевозке (невыполнение плана перевозок), во всех уставах и кодексах приводится как исчерпывающий в том смысле, что все другие факты, не подпадающие под этот перечень, хотя бы они и наступили по не зависящим от грузоотправителя обстоятельствам, не освобождает его от ответственности за невыполнение плана перевозок" <*>.

<*> Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 52; см. также: Маковский А.Л. Указ. соч. С. 122; Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 185.

Отмечалось также, что данная ответственность грузоотправителя и перевозчика наступает независимо от их вины в невыполнении плана перевозок, что, однако, не находило однозначного объяснения. Например, С.С. Алексеев указывал, что при определении оснований освобождения сторон от ответственности за невыполнение плана перевозок грузов имелось в виду максимальное упрощение порядка установления фактов невиновного нарушения плана перевозок. Поэтому не исключено привлечение к ответственности за случайное, невиновное невыполнение плана. Но такого рода случаи могут встретиться лишь в порядке исключения, поскольку типичные обстоятельства, свидетельствующие о невиновности нарушения плана, закреплены в нормативном акте <*>.

<*> См.: Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожной перевозки грузов. М., 1959. С. 131 - 132.

Наиболее оригинальным образом объяснил необычность конструкции ответственности грузоотправителя и перевозчика за невыполнение плана перевозок, которая использовалась транспортным законодательством, М.Е. Ходунов. По его мнению, все дело в том, что в составлении соответствующих актов транспортного законодательства "принимали участие главным образом инженеры и экономисты, предпочитавшие перечни юридическим конструкциям". Кстати сказать, сам М.Е. Ходунов - сторонник определения указанной ответственности по принципу вины; он, в частности, указывал: "Поскольку штраф должен играть воспитательную роль, было бы правильно установить ответственность за невыполнение плана по принципу вины; но из этого правила необходимо сделать исключение для тех случаев, когда неподача перевозочных средств или непредъявление груза произошли по вине третьих лиц, ответственных перед перевозчиком или отправителем, а также по вине вышестоящих органов той системы, в которую входит отправитель или перевозчик" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 50.

Что касается правовой природы штрафа, взыскиваемого за невыполнение плана перевозок, и его соотношения с убытками, причиняемыми контрагенту в связи с неподачей транспортных средств или непредъявлением груза к перевозке, то в юридической литературе сложилось однозначное мнение, что ответственность сторон, не выполнивших обязательства, вытекающие из плана перевозок, ограничивается уплатой штрафа. Одной из причин такого положения признавалось отсутствие в советском законодательстве норм, устанавливающих соотношения указанного штрафа с возмещением убытков. Отсюда квалификация штрафа за невыполнение плана перевозок как исключительной неустойки. Например, А.Л. Маковский подчеркивает, что "по соотношению с возмещением убытков, причиненных неподачей тоннажа, подачей его с опозданием или непредъявлением груза, санкции за невыполнение плана перевозок являются исключительной неустойкой, т.е. неустойкой, которая исключает возможность возмещения таких убытков" <*>.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 137; см. также: Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 51.

Размер штрафа за невыполнение плана перевозок на всех видах транспорта устанавливался в процентах - как определенная доля стоимости перевозки невывезенного (непредъявленного) груза. Например, в соответствии с ВК СССР (ст. 86) за неподачу указанных в плане перевозочных средств и за непредъявление к перевозке предусмотренного планом груза перевозчик и отправитель несли друг перед другом ответственность в виде штрафа в размере 25% платы за перевозку за все непредъявленное или невывезенное, но подготовленное к погрузке количество груза. Те же 25% от стоимости непредъявленного или невывезенного груза можно обнаружить в УВВТ (ст. 181). В УАТ (ст. 127) размер штрафа был определен в 20% стоимости перевозки непредъявленного или невывезенного груза; на морском транспорте пароходство, не подавшее тоннаж, и грузоотправитель, не обеспечивший предъявление груза, при работе по календарным графикам погрузки судов должны были уплатить контрагенту 100% провозной платы за весь тот груз, который не был вывезен (ст. 9 Положения СТО от 3 июля 1934 г., ст. 9 Положения СТО от 29 сентября 1934 г. <*>). Только на

железнодорожном транспорте применялся штраф, определенный в твердой сумме за каждую тонну груза (контейнер), непредъявленного отправителем или невывезенного железной дорогой (ст. 144 УЖД).

<*> Положение о взаимной ответственности органов водного транспорта и клиентуры за выполнение плановых перевозок в заграничном сообщении и большом каботаже, утвержденное Постановлением Совета Труда и Оборона СССР от 25 сентября 1934 г. (СЗ СССР. 1934. N 51. Ст. 402).

В юридической литературе критиковались законоположения, устанавливающие как размер штрафов применительно к отдельным видам перевозок грузов, так и перечни оснований освобождения грузоотправителей и перевозчиков от ответственности за невыполнение плана перевозок <*>. Например, В.Т. Смирнов указывал: "Нельзя не отметить сравнительно низкий размер штрафа, установленного за невыполнение плана перевозок на внутренневодном и автомобильном транспорте. При перевозках на большие расстояния такой штраф еще выполнит свою роль, при перевозках же на небольшие расстояния, учитывая довольно низкую провозную плату, эти штрафы весьма незначительны. Поэтому было целесообразно размер штрафа за неподачу перевозочных средств на этих видах транспорта повысить и дифференцировать в зависимости от расстояния перевозки" <***>.

<*> См., напр.: Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 107 - 108.

<***> Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 24.

Вместе с тем не обращалось внимания на показатели, используемые в качестве исходных данных для расчета штрафа за невыполнение плана перевозок. Например, установленный ст. 127 УАТ способ определения размера штрафа являлся излишне сложным и не соответствовал существовавшему порядку планирования автомобильных перевозок грузов. Размер штрафа ставился в зависимость от стоимости перевозки груза, а следовательно, от количества груза и расстояния перевозки, т.е. в основу определения размера ответственности был положен грузооборот, который являлся лишь расчетным показателем. Между тем согласно Правилам планирования перевозок грузов (п. 2) планы перевозок грузов разрабатывались в тоннах. Поэтому и размер штрафа за невыполнение плана перевозок должен был определяться, по-видимому, в твердой сумме за каждую тонну непредъявленного (невывезенного) груза, как это имело место на железнодорожном транспорте.

Порядок определения размера штрафа, применения ответственности за невыполнение плана перевозок грузов, а равно порядок разрешения соответствующих споров государственными арбитражами были сугубо формальными, поскольку взыскание или невзыскание штрафа зависело от того, как была составлена (работниками транспортных организаций) учетная карточка выполнения плана перевозок. Свидетельством этому может служить разъяснение Госарбитража СССР, содержащееся в инструктивном письме от 29 марта 1968 г. N И-1-9 (п. 20): "Документом, подтверждающим выполнение плана перевозок, является учетная карточка, которая подписывается начальником станции и грузоотправителем по окончании каждых отчетных суток. В тех случаях, когда в учетной карточке отсутствует подпись грузоотправителя и последним оспаривается факт

подачи вагонов для выполнения плана перевозок, железная дорога свои требования об уплате штрафа за невыполнение плана перевозок может обосновать на данных учетной карточки лишь при условии, если докажет, что грузоотправитель уклонился от подписания учетной карточки, о чем составлен акт общей формы" <*>.

<*> Сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. Вып. 27. С. 235.

Последствия сверхпланового простоя перевозочных средств

Ответственность грузоотправителей за сверхнормативный простой перевозочных средств под погрузкой (выгрузкой) и иные последствия несоблюдения установленных сроков погрузки (выгрузки) грузов регулировались транспортным законодательством не столь однообразно, как ответственность за невыполнение планов перевозки грузов. На это обстоятельство обращалось внимание в юридической литературе. Например, В.Т. Смирнов подчеркивал: "Штрафные санкции за простой перевозочных средств установлены на всех видах транспорта, за исключением воздушного. Что же касается премий за досрочную погрузку и разгрузку, то их выплата производится на морском и внутренневодном транспорте и не предусмотрена на железнодорожном и автомобильном транспорте, что является пробелом законодательства, регулирующего эти перевозки" <*>. Другую особенность ответственности грузоотправителя за задержку перевозочных средств под погрузкой на разных видах транспорта отмечал М.Е. Ходунов: "...на внутреннем водном транспорте ответственность за простой судов установлена по принципу вины, так же как и ответственность отправителей и получателей за простой автомобилей сверх нормы" <***>. Действительно, данное обстоятельство (ответственность по принципу вины), присущее автомобильному и внутренневодному транспорту, не было характерно для ответственности за сверхнормативный простой железнодорожных вагонов и контейнеров.

<*> Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 67.

<***> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 84.

В соответствии со ст. 156 УЖД за задержку свыше установленных сроков вагонов, поданных под погрузку, выгрузку или перегрузку средствами грузоотправителя, грузополучателя (простой вагонов), с грузоотправителя или грузополучателя взыскивался штраф, размер которого зависел от вида вагонов и длительности их простоя. Согласно ст. 157 УЖД грузоотправители и грузополучатели уплачивали железной дороге штраф за задержку контейнеров сверх установленных норм. Размер штрафа определялся исходя из грузоподъемности контейнеров и длительности их задержки. Взыскание указанных штрафов производилось через кредитные учреждения в бесспорном порядке (ст. 160 УЖД). Штраф за простой вагонов взыскивался с грузоотправителя также в том случае, когда подача по его заявке порожних специальных вагонов для погрузки грузов задерживалась по причинам, зависящим от грузоотправителя, за все время задержки вагонов на станции погрузки (ст. 156 УЖД).

Грузоотправитель (грузополучатель) освобождался от уплаты штрафа за простой вагонов и задержку контейнеров лишь в следующих случаях: а) если простой вагонов или задержка контейнеров произошли по причине явлений стихийного характера, вызвавших перерыв движения на железнодорожном подъездном пути, а также по причине явлений стихийного характера или аварии на предприятии, в результате которых в соответствии с действующими положениями запрещено производить погрузочно-разгрузочные работы; б) при подаче железной дорогой вагонов (контейнеров) в количестве, превышающем максимальную перерабатывающую техническую способность погрузочных и выгрузочных пунктов грузоотправителя и грузополучателя (ст. 158 УЖД).

Как свидетельствует анализ приведенных норм, конструкция ответственности грузоотправителя (грузополучателя) за сверхнормативный простой вагонов и контейнеров строилась по тем же принципам, что и ответственность за невыполнение планов перевозки: грузоотправитель (грузополучатель) отвечал за задержку перевозочных средств во всех случаях, за исключением только тех ситуаций, когда имелись обстоятельства, приведенные в виде закрытого перечня, которые служили основанием освобождения его от ответственности.

Иначе строилась ответственность грузоотправителя (грузополучателя) за сверхнормативный простой перевозочных средств на автомобильном транспорте. Там грузоотправитель (грузополучатель) нес ответственность только в том случае, если задержка автомобилей (автопоездов), поданных под погрузку (разгрузку), была допущена по его вине. Указанный штраф уплачивался грузоотправителем (грузополучателем) также за простой автомобиля по его вине в гараже автотранспортного предприятия или в пути следования (ст. 141 УАТ). Правда, другая норма, содержащаяся в УАТ, которая определяла размер штрафа, подлежавшего взысканию с грузоотправителя (грузополучателя) за задержку контейнеров, не включала в себя условие о вине последнего (ст. 142). Более того, в том же УАТ можно найти норму, в соответствии с которой грузоотправитель (грузополучатель) освобождался от уплаты штрафа за простой подвижного состава и задержку контейнеров, имевших место по причине явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары и т.п.) или аварии на предприятии, в результате которых в соответствии с действующими положениями запрещено производить погрузочно-разгрузочные работы (ст. 143).

Такая непоследовательность законодателя вызвала довольно противоречивые суждения и в юридической литературе. Так, А.Г. Быков, Д.И. Половинчик и Г.П. Савичев, комментировавшие УАТ, с одной стороны, подчеркивают: "Условием имущественной ответственности грузоотправителей (грузополучателей) за простой автомобилей является их вина в допущенном нарушении. Бремя доказывания отсутствия вины лежит на них самих. Автотранспортным предприятиям, взыскивающим санкции за простой, достаточно представить доказательства лишь самого факта простоя" <*>. С другой стороны, применительно к ответственности за сверхнормативный простой контейнеров (ст. 142 УАТ), также перевозимых автомобильным транспортом, они указывали, что из содержания ст. 143 УАТ "совершенно определенно вытекает, что ответственность наступает независимо от вины, аналогично ответственности за невыполнение плана перевозок" <***>. Но ведь ст. 143 УАТ устанавливала основания освобождения грузоотправителя (грузополучателя) от ответственности как за задержку контейнеров, так и за простой подвижного состава! Видимо, и в данном случае сказалось действие принципа толкования транспортного законодательства, который широко применялся в советское время: "Все сомнения в законодательстве - в пользу транспортных организаций!".

<*> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 195.

<***> Там же. С. 199.

Особенностью законодательства, регулировавшего автомобильные перевозки (по сравнению с железнодорожным законодательством), являлось также то, что помимо ответственности за сверхнормативный простой перевозочных средств УАТ предусматривал и иное негативное (для грузоотправителя) последствие задержки автомобиля, поданного под погрузку: если грузоотправитель не приступал к погрузке поданного автомобиля, то по истечении одного часа ожидания погрузки автотранспортное предприятие получало право возвратить подвижной состав в гараж или использовать его на других перевозках. В этом случае перевозка считалась несостоявшейся, начисление штрафа за простой прекращалось, а автотранспортное предприятие не могло быть привлечено к ответственности за невыполнение перевозки (ст. 141). Иными словами, перевозчику предоставлялось право своими односторонними действиями прекратить обязательство, вытекающее из договора перевозки. Налицо мера оперативного воздействия, предусмотренная законодательством.

На внутренневодном транспорте, так же как и на автомобильном, ответственность за сверхнормативный простой перевозочных средств строилась по принципу вины. Согласно ст. 200 УВВТ в случае задержки судна по вине грузоотправителя или грузополучателя под погрузкой, разгрузкой или в ожидании погрузки (разгрузки) сверх установленного срока с грузоотправителя (грузополучателя) взыскивался штраф в размере, устанавливаемом тарифом. Грузоотправители освобождались от ответственности за простой судов в случаях, когда простой был вызван неподачей груза или порожнего тоннажа смежными пароходствами. При систематических (неоднократных) простоях судов под погрузкой (разгрузкой) по вине одного и того же грузоотправителя (грузополучателя) начальник пароходства имел право увеличивать ставки штрафа за простой судов, задержанных свыше 48 часов, до двукратного размера. Указанный штраф подлежал взысканию с грузоотправителя (грузополучателя) в бесспорном порядке.

Большим своеобразием отличалось законодательство, регулировавшее морские перевозки грузов. Здесь, так же как и на внутренневодном транспорте, действовали нормы, устанавливавшие ответственность грузоотправителя (грузополучателя) за простой судна: согласно ст. 113 КТМ СССР за простой судна вследствие непредъявления или несвоевременного предъявления груза, задержки погрузочно-разгрузочных работ, производимых средствами отправителя (получателя), последний должен был уплатить штраф в размере, установленном тарифом (при перевозках грузов в каботаже), или в размере, определенном Министерством морского флота СССР по согласованию с внешнеэкономическими ведомствами (при перевозках в заграничном сообщении). Однако сфера применения указанной ответственности, как правило, ограничивалась теми случаями, когда перевозка осуществлялась советскими судами, а погрузочно-разгрузочные работы выполнялись в советских портах. Кроме того, такая ответственность применялась в основном при осуществлении перевозок в соответствии с планом перевозок при подаче судов по графикам, согласованным сторонами.

Вопрос решался иначе при заключении сторонами договора морской перевозки. В этом случае, как уже отмечалось, срок, в течение которого груз подлежал погрузке на судно (сталийное время), определялся соглашением сторон, а при его отсутствии - сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Соглашением сторон могли быть установлены дополнительное по окончании срока погрузки время ожидания (контрсталийное время) и размер соответствующей платы (демередж), а

также вознаграждение за окончание погрузки груза до истечения стальнойного времени (диспач). При отсутствии такого соглашения сторон продолжительность контрстальнойного времени и размер платы перевозчику за простой, а также размер вознаграждения отправителю или фрахтователю за досрочное окончание погрузки определялись согласно срокам и ставкам, обычно принятым в соответствующем порту (ст. 135 КТМ СССР).

Перевозчик имел право по истечении контрстальнойного времени отправить судно в плавание, если даже весь условленный груз не погружен на судно по причинам, не зависящим от перевозчика. При этом он сохранял право на получение полного фрахта (ст. 136 КТМ СССР).

В юридической литературе тех лет велась дискуссия о допустимости соглашения о контрстальной при плановых перевозках грузов. Например, Г.Л. Шмигельский полагал, что соглашение о контрстальной не могло применяться при плановых перевозках, как противоречащее государственной плановой дисциплине и обязанности надлежащего использования транспортных средств <*>. По мнению А.Л. Маковского, такая позиция основывалась на "ошибочном понимании условия о контрстальной как условия, сознательно допускающего, легализующего простой судна. В действительности оно такого значения не имеет, так как ни в какой мере не снижает ответственности грузовладельца за простой. Скорее, наоборот, поскольку истечение контрстальной дает перевозчику право отправить судно в рейс, не дожидаясь окончания погрузки, и взыскать причиненные простоем сверх контрстальной убытки... поскольку это условие вносит определенность во взаимоотношения сторон и призвано дисциплинировать грузовладельца" <***>.

<*> См.: Шмигельский Г.Л. Советское морское право в борьбе с простоями судов. М., 1954. С. 29.

<***> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 201.

Отметим также, что на морском транспорте ответственность грузоотправителей (грузополучателей) за простой судов всегда сочеталась с их материальным поощрением в случае сокращения времени, в течение которого судно находилось под погрузкой (выгрузкой). Данный принцип применялся в том числе и при плановых перевозках грузов на советских морских судах с их погрузкой (выгрузкой) в советских портах. Указанное правило было закреплено и в КТМ СССР 1968 г. Согласно ст. 114 КТМ СССР за досрочную погрузку или разгрузку судна, производившуюся отправителем или получателем, перевозчик должен был выплатить соответственно отправителю или получателю премию в размере половины ставки штрафа за простой судна.

9. Обязательства, вытекающие из договора перевозки конкретного груза

По договору перевозки конкретного груза, который носил реальный характер, т.е. считался заключенным с момента принятия перевозчиком груза к перевозке, перевозчик был обязан доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель должен был уплатить за перевозку груза установленную плату (ст. 72 Основ гражданского законодательства 1961 г.).

Рассмотренные ранее обязательства сторон: по подаче перевозочных средств (тоннажа) и предъявлению грузов в соответствии с планом перевозки, по сдаче и приему груза к перевозке - предшествовали договору перевозки конкретного груза, основанием их возникновения являлись планы перевозок, согласованные сторонами объемы перевозок, правовые нормы, организационные договоры.

Теперь же речь пойдет о тех правах и обязанностях сторон, которые возникали непосредственно из договора перевозки конкретного груза и составляли его содержание. Договор перевозки, как реальный договор, считался заключенным с момента принятия перевозчиком груза к перевозке. Поэтому речь пойдет о тех правах и обязанностях, которые возлагались на участников отношений, связанных с перевозкой груза, - грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя и которые возникали не ранее принятия перевозчиком груза для его транспортировки в пункт назначения. С этого момента у грузоотправителя появлялась обязанность уплатить перевозчику плату за перевозку груза, а у перевозчика - своевременно доставить груз в пункт назначения, обеспечив его сохранность в пути следования, и выдать его уполномоченному лицу (получателю). На стороне получателя, не участвовавшего в заключении договора перевозки, тем не менее также возникали предусмотренные законодательством обязанности по приему груза от перевозчика, а в соответствующих случаях - и по внесению провозных платежей и сборов.

Обязанности по внесению провозной платы

За редкими исключениями размер (ставки) провозной платы за перевозку грузов определялся в централизованном порядке экономическими ведомствами и органами ценообразования при активном участии транспортных министерств и ведомств.

Общим для всех транспортных организаций и их министерств было стремление получить с грузоотправителей провозную плату еще до того, как они приступали к выполнению своей работы по транспортировке принятых ими к перевозке грузов. Это стремление нашло свое воплощение в правовых нормах, содержащихся во всех транспортных уставах и кодексах, которые устанавливали обязанность грузоотправителей вносить провозные платежи в предварительном порядке, как правило, одновременно со сдачей груза к перевозке (ст. 75 УЖД, ст. 103 УАТ, ст. 80 ВК СССР, ст. 87 УВВТ, ст. 154 КТМ СССР). В этом смысле разница между соответствующими правилами, помещенными в различных транспортных уставах и кодексах, состояла лишь в формулировках, определяющих соответствующую обязанность грузоотправителя в случаях, когда допускались исключения из общего правила, а главное - в средствах воздействия на грузоотправителей, не выполнявших обязанность по оплате услуг транспортных организаций, к оказанию которых последние еще не приступили.

Так, в соответствии со ст. 75 УЖД все причитающиеся железной дороге платежи за перевозку груза должны были быть внесены на станции отправления. В случае невнесения грузоотправителем указанных платежей при сдаче груза к перевозке с него подлежал взысканию штраф в размере одного процента от суммы причитающихся платежей за каждый день просрочки, а железная дорога получала право задержать отправление груза до внесения соответствующих платежей. Окончательные расчеты по перевозкам производились между железной дорогой и грузополучателем на станции назначения. После выдачи груза переборы и недоборы по провозной плате и сборам за перевозку груза не подлежали возмещению.

При перевозках грузов воздушным транспортом применялось правило, в соответствии с

которым плата за воздушную перевозку взималась при выдаче перевозочного документа, каковым являлась грузовая накладная, как раз и удостоверявшая договор воздушной перевозки и принятие груза к перевозке (ст. 78, 80 ВК СССР). Следовательно, договор воздушной перевозки не мог быть признан заключенным до внесения грузоотправителем провозной платы за перевозку груза, сданного им перевозчику.

На автомобильном транспорте причитающиеся автотранспортным предприятиям платежи за перевозку грузов подлежали внесению грузоотправителем (грузополучателем) при приеме заказа на перевозку груза. Правда, при осуществлении плановых перевозок, которые, как известно, производились на основании годовых договоров на перевозку грузов автомобильным транспортом, в таких договорах по соглашению сторон могли предусматриваться расчеты в порядке плановых платежей, когда грузоотправитель вносил авансовые платежи к началу периода, в который осуществлялась перевозка, однако окончательные расчеты между сторонами производились по окончании этого периода на основании акта взаимной сверки расчетов. В УАТ (ст. 103) имелась норма, согласно которой "до внесения провозной платы автотранспортные предприятия и организации грузы к перевозке не принимают". Допускалось лишь одно исключение: до внесения провозной платы грузы могли быть приняты к перевозке автотранспортным предприятием или организацией только по разрешению вышестоящего по отношению к ним органа. При этом с грузоотправителя взыскивались дополнительно к провозной плате 0,5% суммы платежей за каждый день просрочки внесения провозной платы. Окончательный расчет за перевозку грузов производился грузоотправителем (грузополучателем) на основании счета автотранспортного предприятия, который составлялся последним по данным товарно-транспортных накладных, актов замера или актов взвешивания грузов.

На внутренневодном транспорте суммы, причитавшиеся пароходству за перевозку грузов, подлежали внесению грузоотправителем в пунктах отправления при сдаче груза к перевозке. В случае невнесения грузоотправителем платы за перевозку одновременно со сдачей груза с него взыскивался штраф в размере одного процента неуплаченной суммы за каждый день просрочки с момента сдачи груза к перевозке до фактического внесения платежей; отправление груза могло быть перевозчиком задержано с уплатой грузоотправителем, кроме штрафа за несвоевременное внесение платежей по перевозке, также штрафа за допущенный в связи с этим простой тоннажа и тяги (ст. 87 УВВТ).

При морских перевозках применялся порядок, в соответствии с которым все причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются отправителем (фрахтователем). Однако в случаях, предусмотренных соглашением отправителя (фрахтователя) с перевозчиком, при перевозках в каботаже действующими на морском транспорте правилами допускался перевод платежей на получателя. Получатель был обязан при приеме груза уплатить перевозчику, если это не было сделано ранее, причитающийся фрахт, плату за простой, возместить необходимые расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, а в случае общей аварии - внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение. Перевозчик мог не выдавать груза до уплаты сумм или предоставления соответствующего обеспечения (ст. 154 КТМ СССР).

При перевозках грузов на советских судах, в том числе по договору морской перевозки, заключенному с советской внешнеторговой организацией, размер фрахта определялся в соответствии с тарифами, утверждаемыми в централизованном порядке. При перевозках грузов по чартерам, заключенным с иностранными фрахтователями, размер фрахта определялся соглашением сторон и указывался в чартере. Как правило, размер фрахта зависел от количества перевозимого груза и определялся в чартере путем указания фрахтовых ставок (размер фрахта за одну весовую или

объемную единицу груза).

Что касается порядка уплаты провозной платы за перевозку грузов, то на морском транспорте применялись две различные системы расчетов по фрахту, одна для внутреннего, а другая для внешнего потребления. При каботажных перевозках фрахт и дополнительные сборы, связанные с перевозкой грузов, взимались с советских отправителей в предварительном порядке при сдаче груза к перевозке. В соответствии с Постановлением СНК СССР от 17 мая 1938 г. "О размере штрафа за просрочку платежей при водных перевозках" с отправителя, который при сдаче груза к перевозке не внес провозных платежей, взыскивался штраф в пользу перевозчика в размере одного процента невнесенной суммы за каждый день просрочки <*>.

<*> СЗ СССР. 1938. N 24. Ст. 155.

Противоположным образом решался вопрос о внесении фрахта при расчетах с иностранными фрахтователями. В разных типовых чартерах устанавливался различный порядок расчетов, однако "общим для них во всех случаях является то, что окончательный расчет по фрахту производится только после доставки и сдачи груза получателю" <*>.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 217.

Несмотря на явное ущемление прав грузоотправителей, которые были вынуждены во всех случаях оплачивать вперед работу, еще не выполненную транспортными организациями, в юридической литературе существующая система расчетов за перевозки грузов не вызывала сомнений. Напротив, предлагалось укрепить финансовое положение транспортных организаций путем, например, предоставления им права бесспорного взыскания с грузоотправителей провозных платежей. Так, по мнению В.Т. Смирнова, "следует прислушаться к предложениям, высказанным в литературе, о необходимости изменения порядка расчетов при перевозке грузов и установления такого порядка расчетов, который обеспечивал бы бесперебойную перевозку грузов. В этой связи заслуживает внимания предложение о целесообразности производить расчеты по предъявляемым транспортной организацией, в частности железной дорогой, счетам за перевозку грузов через Госбанк, который в бесспорном порядке списывал бы со счетов грузоотправителей суммы, начисленные за перевозку грузов. Банк в этом случае должен гарантировать своевременность расчетов грузоотправителей с транспортной организацией, выдавая грузоотправителям специальные документы. При таком порядке расчетов транспортная организация могла бы отправлять сданные к перевозке грузы, не дожидаясь внесения провозной платы грузоотправителем" <*>.

<*> Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 45.

Обязанности по доставке груза получателю

Своевременная доставка груза в пункт назначения рассматривалась советским

законодательством в качестве одной из основных обязанностей перевозчика, "удостоившихся" правового регулирования непосредственно Основами гражданского законодательства 1961 г. и гражданскими кодексами союзных республик (в РСФСР - ГК 1964 г.).

В соответствии с Основами перевозчик был обязан доставить груз в пункт назначения в срок, установленный транспортными уставами (кодексами) или изданными в установленном порядке правилами. Если срок доставки в указанном порядке не был установлен, стороны могли установить этот срок в договоре. Перевозчик освобождался от ответственности за просрочку в доставке груза или багажа, если просрочка произошла не по его вине (ст. 75).

В ГК 1964 г. помимо названных норм Основ гражданского законодательства были включены еще два дополнительных правила. Согласно первому из них размер штрафов, взимаемых с автотранспортных организаций за просрочку доставки груза, определялся УАТ РСФСР в зависимости от длительности просрочки. Существо второго правила заключалось в том, что уплата автотранспортной организацией штрафа за доставку груза с просрочкой не освобождала ее от ответственности за вызванные этой просрочкой утрату, недостачу или повреждение груза (ст. 380).

Включение в ГК первого правила объяснялось тем, что правовое регулирование автомобильных перевозок относилось к компетенции союзных республик. Что касается второго правила, то оно, напротив, носило общий для всех видов транспорта характер и, видимо, было направлено на устранение пробела в правовом регулировании, допущенного Основами гражданского законодательства, хотя указанное правило представляется очевидным, не требующим отдельной регламентации: нарушение срока доставки и несохранность перевозимого груза - самостоятельные нарушения различных условий договора, за которые к перевозчику должны применяться разные меры ответственности, применение одной из них, естественно, не может освободить перевозчика от иной меры ответственности за другое нарушение.

Несмотря на наличие в Основах гражданского законодательства и в гражданских кодексах союзных республик единых правил для всех видов перевозки, регламентирующих обязанность перевозчика по своевременной доставке груза, в транспортных уставах и кодексах использовался различный (применительно к разным видам транспорта) подход к регулированию сроков доставки груза, порядку их исчисления, а также ответственности за нарушение установленных сроков доставки грузов.

Так, при железнодорожных перевозках применялись правила (ст. 57 УЖД), в соответствии с которыми железные дороги были обязаны доставлять грузы по назначению в установленные сроки. Сроки доставки и правила их исчисления утверждались Министерством путей сообщения СССР по согласованию с Госпланом СССР и Госснабом СССР (разд. 14 Правил перевозок грузов). Исчисление срока доставки начиналось с 24 часов дня приема груза к перевозке. При приеме груза к перевозке ранее назначенного дня погрузки срок доставки его исчислялся с 24 часов дня, в который этот груз должен был быть погружен. Груз считался доставленным в срок, если на станции назначения он был выгружен средствами железной дороги или если вагон (контейнер) с грузом был подан под выгрузку средствами грузополучателя до истечения установленного срока доставки. Сроки доставки грузов увеличивались: на операции, связанные с отправлением и прибытием груза, - на одни сутки; при перевозке грузов с переправой через реки, проливы, озера, моря на судах и паромах - на 0,5 суток; при передаче автотранспорту и приеме от последнего грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, - на 0,5 суток; при перевозке грузов с перегрузкой из вагона широкой колеи в вагоны узкой колеи или обратно - на одни сутки; при передаче грузов транспортно-экспедиционными конторами железнодорожным станциям и обратно - на 0,5 суток; при переадресовке грузов - на 0,5

суток. Сроки доставки грузов, перевозимых мелкими отправлениями и в контейнерах, увеличивались на их поступление и сортировку на двое суток (§ 5 и 6 разд. 14 Правил перевозок грузов). При задержке подачи прибывших на станцию назначения вагонов (контейнеров) под выгрузку вследствие занятости фронта выгрузки или по другим причинам, зависящим от грузополучателя, груз считался доставленным в срок, если он прибыл на станцию назначения до истечения установленного срока доставки.

На воздушном транспорте срок доставки груза, как отмечалось в юридической литературе, определялся расписанием полетов самолетов <*>. Вместе с тем в ВК СССР имелась норма, в соответствии с которой перевозчик был обязан доставить принятый к перевозке груз в пункт назначения в установленный срок; срок доставки грузов и порядок их исчисления должны были устанавливаться правилами перевозок (ст. 92). В то же время срок давности доставки груза или исходные для его исчисления данные не являлись обязательным реквизитом грузовой накладной (ст. 88 ВК СССР).

<*> См., напр.: Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 88.

На автомобильном транспорте срок доставки груза признавался существенным условием договора перевозки лишь при перевозках в междугородном сообщении. Согласно УАТ (ст. 69) автотранспортные организации обязаны осуществлять доставку грузов при междугородных перевозках в установленные сроки. Конкретные сроки и порядок их исчисления устанавливались правилами перевозок. В частности, в соответствии с разд. 12 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом автотранспортные организации были обязаны доставлять грузы при расстоянии до 250 км за одни сутки, а при расстоянии более 250 км на каждые 250 км (полные или неполные) прибавлялось полсутки. Срок доставки груза исчислялся с 24 часов дня приема грузов к перевозке. На накопление мелких отправок, перевозимых на расстояние до 500 км, перевозчику предоставлялся дополнительный срок в одни сутки, а свыше 500 км - двое суток. Кроме того, срок доставки дополнительно увеличивался: при перевозке грузов с переправой через реки на судах и паромах - на одни сутки; при перевозке грузов по горным дорогам - на 30%; при задержке в пути следования для ветеринарного досмотра или выполнения других административных формальностей - на все время задержки; при организации централизованного завоза (вывоза) мелких отправок на грузовые автостанции силами и средствами автотранспортных предприятий или организаций - на одни сутки на станции отправления и на одни сутки на станции назначения.

При перевозках грузов по внутренним водным путям перевозчик также был обязан доставить груз в пункт назначения в установленный срок. Сроки доставки грузов пароходствами Министерства речного флота РСФСР по магистральным путям и правила их определения устанавливались союзным правительством, а по остальным путям - Министерством речного флота РСФСР (ст. 89 УВВТ). Указанные сроки могли удлиняться в случае замедления или прекращения движения, вызванных явлениями стихийного характера или происшествиями, более чем на сутки при условии, что пароходство немедленно вывешивало объявления об этом в соответствующих портах и на пристанях, с указанием причин и срока прекращения или замедления движения, а также извещало основных грузоотправителей и грузополучателей (ст. 90 УВВТ).

На морском транспорте также применялись сроки доставки грузов, но с известными особенностями. В соответствии с КТМ СССР (ст. 115) сроки доставки грузов в каботаже и правила их

исчисления устанавливались Министерством морского флота СССР по согласованию с Госпланом СССР и Госснабом СССР. Течение срока доставки начиналось с 24 часов дня, в который грузовладельцу был выдан коносамент или накладная в удостоверение приема груза к перевозке. Если груз был принят к перевозке раньше наступления дня погрузки, срок доставки исчислялся с 24 часов дня погрузки. Груз считался доставленным в порт назначения с момента извещения получателя о том, что груз доставлен и может быть ему выдан. В случаях, когда перевозка осуществлялась до открытия приема грузов к перевозке, сроки доставки груза не исчислялись.

Вместе с тем в нормативном порядке сроки доставки грузов определялись лишь при их перевозке в каботаже. При перевозках в заграничном сообщении сроки доставки определялись соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения перевозчик признавался выполнившим свою обязанность в отношении срока, если после погрузки судно сразу же вышло в рейс и двигалось с обычной для него скоростью, обычным путем, которым пользовались торговые суда при аналогичных перевозках <*>.

<*> См.: Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 83.

В КТМ СССР применительно ко всем морским перевозкам грузов была предусмотрена обязанность перевозчика доставлять грузы в установленные сроки, а если они не установлены - в обычно принятые сроки (ст. 149). Однако отклонение судна от намеченного пути (что, по сути, уже влияло на срок перевозки) в целях спасания на море людей, судов и грузов, а равно иное разумное отклонение, если оно не было вызвано неправильными действиями перевозчика, не считалось нарушением договора перевозки.

Ответственность за нарушение сроков доставки грузов

Превышение установленных сроков доставки грузов влекло для перевозчиков применение ответственности. Все транспортные уставы и кодексы предусматривали такую ответственность в форме штрафа, размер которого зависел от величины допущенной транспортной организацией просрочки в доставке груза и определялся в процентном отношении к провозной плате. Как правило, транспортные уставы и кодексы определяли также предельную долю провозной платы, которая могла быть взыскана с перевозчика в виде штрафа за нарушение срока доставки груза. Например, на железнодорожном транспорте максимальный размер штрафа (при просрочке более 4/10 срока доставки) мог составить 75% провозной платы (ст. 153 УЖД); при автомобильных перевозках в международном сообщении - 60% провозной платы (ст. 137 УАТ); на воздушном транспорте - 50% платы за перевозку (ст. 101 ВК СССР); при перевозке груза по внутренним водным путям - 50% провозной платы (ст. 188 УВВТ).

Как уже отмечалось, в соответствии с Основами гражданского законодательства 1961 г. (ст. 75) ответственность перевозчика за нарушение срока доставки груза строилась на принципе вины. Однако и в этом вопросе не было достигнуто единообразия в правовом регулировании. Так, ВК СССР было предусмотрено, что перевозчик несет ответственность за просрочку в доставке груза, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения просрочки или что такие меры невозможно было принять. В частности, перевозчик освобождался от ответственности, если

просрочка произошла вследствие неблагоприятных метеорологических условий (ст. 101).

Особо выделялся (в этом смысле) УВВТ, который, не упоминая о том, что перевозчик несет ответственность при наличии вины, устанавливал перечень обстоятельств, служивших основанием освобождения от уплаты штрафа. В соответствии со ст. 189 УВВТ пароходство освобождалось от ответственности за просрочку доставки груза: а) если просрочка произошла вследствие обязательств, которые пароходство не могло предотвратить и устранение которых от него не зависело; б) при наличии извещения о замедлении движения, опубликованного в установленном порядке; в) если грузополучатель не вывез прибывшего с просрочкой груза в течение суток, а при судовой отправке - в течение трех суток после объявления или уведомления его о прибытии; если грузополучатель в течение 24 часов с момента прибытия судна не принял его под разгрузку. Как видим, положения об ответственности перевозчика за просрочку доставки груза при внутренневодных перевозках были построены на принципах безвиновной ответственности с освобождением его от уплаты штрафа в строго определенных случаях, когда вовсе не исключалась вина перевозчика в нарушении срока доставки груза. Налицо прямое противоречие ст. 75 Основ гражданского законодательства 1961 г.

По своей правовой природе ответственность за просрочку в доставке груза представляла собой исключительную неустойку, на что обращалось внимание в юридической литературе. Например, А.Л. Маковский указывал: "По своей юридической природе штрафы за просрочку в доставке грузов являются законной неустойкой, обеспечивающей исполнение договора. Что касается соотношения этой неустойки с возмещением убытков, причиненных просрочкой в доставке груза, то с этой точки зрения штрафы за просрочку в доставке груза являются исключительной неустойкой и убытки, причиненные просрочкой в доставке груза, в принципе возмещению не подлежат" <*>.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 220; см. также: Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 90.

Нормы об ответственности перевозчика за нарушение срока доставки груза в форме штрафа не нашли широкого применения в практике разрешения споров государственными арбитражами. Причиной тому служили мизерный размер указанных санкций, невозможность предъявлять их одновременно с требованием о взыскании убытков, не покрываемых суммой штрафа, нежелание грузоотправителей "по пустякам" портить отношения с перевозчиком. Но и при разрешении не столь многочисленных споров данной категории государственные арбитражи сталкивались с множеством проблем, вызванных несовершенством транспортного законодательства. Так, в начале 80-х годов Госарбитражем РСФСР было проведено обобщение материалов дел по спорам, связанным с применением ответственности за нарушение установленных сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.

Анализ материалов рассмотренных споров выявил целый ряд вопросов, вызывающих на практике наибольшие затруднения как у грузополучателей, так и у железных дорог. Устав железных дорог СССР предусматривал, что грузы должны быть доставлены в установленные сроки. Однако в основных перевозочных документах (железнодорожная накладная, дорожная ведомость) сроки доставки груза не указывались. Соответствующие графы "срок доставки истекает..." имелись в корешке дорожной ведомости и в квитанции в приеме груза к перевозке. Между тем эти графы заполнялись железной дорогой в одностороннем порядке и передавались грузоотправителю, который был не вправе предъявлять претензии перевозчику в связи с просрочкой в доставке. Поэтому данные сведения не могли быть положены в основу требования о взыскании штрафа с перевозчика. Сроки

доставки грузов определялись путем деления расстояния перевозки на скорость движения груза. При этом расстояние указывалось в железнодорожной накладной, скорость транспортировки грузов определялась в зависимости от вида отправки в соответствии с § 1 разд. 14 Правил перевозок грузов.

На практике возникал вопрос, какое расстояние следовало учитывать при определении сроков доставки: указанное в железнодорожной накладной или фактически пройденное. Железные дороги исходили из фактически пройденного расстояния. Такую же позицию при разрешении споров занимали некоторые государственные арбитражи.

Между тем указанное станцией отправления в железнодорожной накладной расстояние перевозки являлось одним из обязательных условий договора перевозки, поэтому железная дорога должна была надлежащим образом выполнить это условие. Расстояние перевозки, указанное в накладной, имело значение не только для исчисления размера провозных платежей, но и для определения времени, необходимого для доставки груза с учетом установленных сроков доставки. Исчисление сроков по фактически пройденному расстоянию допускалось лишь в виде исключения при наличии условий, предусмотренных тарифным руководством. Такое решение вопроса, помимо того что оно упрощало технику расчета санкций, имело большое экономическое значение, поскольку ориентировало железную дорогу на доставку груза по кратчайшему расстоянию.

Вызывал затруднения у государственных арбитражей и другой элемент, необходимый для определения срока доставки, - скорость транспортировки грузов. Правилами перевозок грузов (разд. 14) было установлено, на какое количество километров в сутки должен перемещаться груз в зависимости от вида отправки. Например, при перевозке грузовой скоростью для маршрутных отправок - 550 км в сутки, повагонных - 300, для мелких - 180 км в сутки.

Трудность же заключалась в определении вида отправки. Особенно это относилось к разграничению маршрутных и повагонных отправок. Одно время действовала редакция § 3 разд. 22 Правил перевозок грузов, которая устанавливала нормы веса или длины маршрутов (не менее 1500 т брутто или по длине не менее 50 вагонов в двухосном исчислении). Действовавшая в момент обобщения практики редакция этой нормы такого правила не содержала. Согласно § 1 разд. 7 Правил перевозок грузов по одной накладной принимались к перевозке грузы отправительскими маршрутами с соблюдением следующих условий: грузы должны быть однородны; погрузка и выгрузка грузов должна производиться на местах необщего пользования; грузы принимаются к перевозке от одного грузоотправителя с одной станции отправления; грузы должны адресоваться на одну станцию назначения в адрес одного грузополучателя; вес груза и длина маршрута в пути следования не уменьшаются.

Однако указанные условия зачастую соблюдались и при перевозке повагонными отправками. Поскольку отсутствовали твердые нормы веса груза или длины маршрутов, государственные арбитражи при разрешении споров руководствовались формальными критериями разграничения маршрутных и повагонных отправок. В случае если при оформлении железнодорожной накладной на маршрут или группу вагонов на бланке накладной не была зачеркнута ненужная запись "маршрут" или "группа вагонов", а вагоны были приняты к перевозке с соблюдением требований разд. 7 Правил перевозок грузов, считалось, что перевозка осуществлялась маршрутом <*>.

<*> Письмо Госарбитража РСФСР от 17 апреля 1981 г. N Н-10/1 (п. 5).

Срок доставки грузов, полученный путем деления расстояния перевозки, указанного в железнодорожной накладной, на скорость транспортировки грузов, увеличивался на операции, связанные с отправлением и прибытием груза. Полученный таким образом срок доставки грузов необходимо было сравнить с фактическим сроком доставки.

На практике не было однозначного подхода и к определению даты окончания доставки груза получателю, что имело большое значение для исчисления штрафа за нарушение установленных сроков доставки груза. Грузополучатели, как правило, основывали свои требования на дате оформления выдачи груза (соответствующий календарный штампель в железнодорожной накладной). Железные дороги, в свою очередь, при составлении контррасчета исходили из даты прибытия груза на станцию назначения.

И то и другое решение вопроса не соответствовало действовавшему законодательству. Согласно ст. 57 УЖД груз считался доставленным в срок, если на станции назначения он был выгружен средствами железной дороги или если вагон с грузом был подан под выгрузку средствами грузополучателя до истечения установленного срока доставки. Дата выгрузки груза средствами железной дороги или подачи вагона под выгрузку средствами грузополучателя должна была указываться в соответствующей графе железнодорожной накладной. Однако практика свидетельствовала о том, что указанная графа накладной зачастую оставалась незаполненной. В случае отсутствия в железнодорожной накладной календарного штампеля о времени выгрузки груза железной дорогой или подачи под выгрузку средствами получателя государственные арбитражи при разрешении споров устанавливали необходимую дату, истребуя у сторон дорожную ведомость, ведомость подачи и уборки вагонов, вагонный лист.

Железные дороги нередко в обоснование своих доводов ссылались на то, что подача вагонов под выгрузку средствами грузополучателей задерживалась по вине самих получателей. При этих условиях государственные арбитражи должны были исходить из того, что согласно § 57 разд. 12 Правил перевозок грузов простой вагонов на станции назначения в ожидании подачи под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, должен был оформляться актом общей формы. В случае непредставления железной дорогой актов общей формы доводы перевозчика о задержке подачи вагонов по вине получателя не принимались во внимание.

Так, Государственный арбитраж Хабаровского края рассмотрел дело по иску Комсомольского нефтеперерабатывающего завода о взыскании с Управления Дальневосточной железной дороги штрафа за просрочку в доставке груза. Управление дороги, возражая против иска, ссылалось на дорожные ведомости, содержащие отметку о задержке подачи цистерн в связи с занятостью фронта выгрузки у истца. Государственный арбитраж удовлетворил исковые требования в полном размере, указав в решении, что утверждение ответчика о вине грузополучателя в задержке подачи вагонов под выгрузку не подтверждено надлежащими доказательствами. Так как железная дорога не доказала, что просрочка в доставке груза произошла не по ее вине, с нее взыскан штраф, предусмотренный ст. 153 УЖД. Данное решение было оставлено в силе Госарбитражем РСФСР <*>.

<*> См.: Витрянский В.В. Применение санкций за нарушение установленных сроков доставки грузов железнодорожным транспортом // Советская юстиция. 1983. N 1. С. 19 - 24.

Не было единообразия и в регулировании такого последствия нарушения установленного срока

доставки груза, как предоставление грузополучателю (грузоотправителю) права считать груз утраченным, что открывало возможности по защите прав грузоотправителя и грузополучателя гораздо полнее и надежнее, нежели путем взыскания штрафа за просрочку в доставке груза. Так, на железнодорожном транспорте груз считался утраченным, а грузополучатель (грузоотправитель) имел право требовать от железной дороги возмещения за утрату груза, если этот груз не был выдан грузополучателю по его требованию в течение 30 дней по истечении срока доставки (ст. 154 УЖД); на автомобильном транспорте при городской и пригородной перевозке этот срок составлял 10 дней со дня приема груза к перевозке, а при междугородней перевозке - 30 дней по истечении срока доставки (ст. 139 УАТ); на воздушном транспорте - 10 дней (ст. 101 ВК СССР); на внутреннем водном транспорте - 30 дней по истечении срока доставки (ст. 190 УВВТ).

При перевозке груза в прямом смешанном сообщении для признания его утраченным требовалось истечение четырех месяцев со дня приема груза к перевозке. Вместе с тем все транспортные уставы и кодексы были "единодушны" в том что если груз прибыл по истечении указанных сроков, грузополучатель был обязан принять груз и возратить сумму, выплаченную ему перевозчиком за утрату груза.

Нарушение установленных сроков доставки грузов нередко служило причиной несохранности (повреждение, порча, недостача) перевозимого груза. По отношению к убыткам грузополучателя, вызванных несохранностью груза, штраф за просрочку его доставки не носил характера исключительной неустойки; уплата указанного штрафа не исключала возможности взыскания с перевозчика ущерба от недостач, повреждения или порчи груза. Главное, чтобы ущерб от несохранности груза находился в причинной связи с просрочкой в его доставке. Об этом свидетельствует, в частности, разъяснение Госарбитража СССР, касающееся практики рассмотрения споров, связанных с порчей скоропортящихся грузов при железнодорожной перевозке, суть которого заключается в следующем. При нарушении железной дорогой сроков доставки груза (просрочка в доставке) в случаях, когда на станцию назначения груз доставлен испорченным, следует устанавливать причинную связь между допущенной просрочкой в доставке и порчей груза. Если порча груза не связана с допущенной просрочкой в доставке и железная дорога докажет, что эта порча произошла по причинам, зависящим только от грузоотправителя, ответственность должна возлагаться на грузоотправителя <*>.

<*> См.: инструктивное письмо Госарбитража СССР от 29 марта 1968 г. N И-1-9 (п. 34) (Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 239).

Обязанности по выдаче груза получателю

Одна из основных обязанностей перевозчика, доставившего груз в пункт назначения, - обеспечить выдачу груза получателю, указанному в перевозочных документах или управомоченному им лицу.

В первую очередь перевозчик должен уведомить получателя о прибытии предназначенного ему груза. Обязанности перевозчика по уведомлению получателя детально регламентировались транспортными уставами и кодексами, а также правилами перевозок грузов.

Например, железная дорога была обязана уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе в день прибытия груза и, во всяком случае, не позднее 12 часов следующего дня. Такое уведомление железной дороги должно было содержать сведения о наименовании и количестве груза, а также виде и количестве подвижного состава (контейнеров). Порядок и способы уведомления грузополучателей устанавливались начальником станции, который должен был для этих целей использовать в первую очередь радио, телефонную, телеграфную и почтовую связь, однако допускалась и такая форма уведомления, как вывешивание соответствующих объявлений в товарных конторах. Могла осуществляться и предварительная информация о подходе грузов к станции назначения по отдельным соглашениям, заключенным между отделениями железных дорог и грузополучателями. Грузополучатель, который не был уведомлен железной дорогой о прибытии груза, освобождался от ответственности за простой вагонов и контейнеров и от уплаты сбора за хранение груза (ст. 58 УЖД, § 1 разд. 4 Правил перевозок грузов).

Обязанность уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе возлагалась во всех случаях на перевозчика также при воздушных и внутренневодных перевозках груза (соответственно ст. 94 ВК СССР и ст. 94 УВВТ). На автомобильном транспорте такая обязанность у перевозчика отсутствовала; обязанность информировать грузополучателя о предстоящем завозе груза нес грузоотправитель (§ 1 разд. 7 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом). При морских перевозках обязанность по уведомлению грузополучателя возлагалась на пароходство или порт назначения лишь в том случае, если в коносаменте были указаны адрес получателя и способ посылки ему извещения о прибытии груза. Перечень прибывших каботажных грузов вывешивался на видном месте или заносился в специальную книгу прибытия, хранящуюся в грузовой конторе, которая должна была предъявляться грузополучателям по их требованию (п. 46, 48 Общих правил морской перевозки).

На грузополучателя, получившего уведомление о прибытии груза, транспортными уставами и кодексами возлагалась обязанность принять указанный груз. Так, в соответствии с УЖД (ст. 62, 64) грузополучатель обязан принять и вывезти со станции груз, прибывший в его адрес. Даже в случае прибытия в адрес грузополучателя незаказанного им груза, поставка которого не предусматривалась ни планом, ни договором, грузополучатель тем не менее был обязан принять такой груз от станции железной дороги (на ответственное хранение). Исключение составляли лишь такие случаи, когда качество груза вследствие его порчи или повреждения изменилось настолько, что исключалась возможность его полного или частичного использования <*>.

<*> См. также ст. 94 ВК СССР, ст. 96 УВВТ, § 1 разд. 7 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом.

Надлежащее уведомление грузополучателей о прибывших в их адрес грузах имело еще и то правовое значение, что с этого момента, во-первых, начиналось течение срока бесплатного хранения, за пределами которого на грузополучателей начислялись дополнительные сборы за хранение грузов, а во-вторых, исчислялся срок, по истечении которого грузы могли быть признаны невостребованными, что давало транспортным организациям возможность реализовать их третьим лицам. Например, в соответствии со ст. 95 ВК СССР, если получатель не востребовал прибывший груз в установленный срок, перевозчик имел право, уведомив об этом отправителя, оставить груз у себя на хранении за счет и на риск отправителя; груз, не полученный в течение 30 дней со дня

уведомления получателя, считался не востребовавшимся и мог быть реализован перевозчиком. На железнодорожном транспорте прибывшие грузы должны были храниться на станции назначения бесплатно в течение 24 часов, за хранение груза сверх указанного срока взыскивался сбор, предусмотренный тарифами (ст. 62 УЖД). Аналогичный порядок применялся и на внутренневодном транспорте (ст. 97 УВВТ). Причем в период платного хранения груза грузополучатели подвергали себя риску многократного увеличения своих расходов на хранение грузов, поскольку руководители соответствующих транспортных организаций были наделены правом по существу увеличивать плату за хранение грузов на станциях, в портах, на пристанях. Так, начальник отделения железной дороги при возникновении затруднений на станции в связи с несвоевременной выгрузкой грузов и вывозом их грузополучателями мог увеличивать плату за хранение выгруженных грузов до пятикратного размера, а штраф за простой вагонов, задержанных свыше 24 часов сверх установленных сроков на станции или железнодорожном подъездном пути, - до двукратного размера (ст. 52 УЖД).

Грузополучатели были лишены возможности защищать свои права от подобных действий начальников отделений железных дорог (такими же полномочиями пользовались и начальники пароходств на внутреннем водном транспорте - ст. 98 УВВТ). В одном из своих инструктивных писем Госарбитраж СССР разъяснил, что поскольку повышенная плата за хранение грузов вводится в отношении всех грузополучателей, а не только тех, которые допускали несвоевременный вывоз грузов, она не является штрафом, а поэтому государственные арбитражи не вправе снижать или повышать эту плату. Увеличение платы за хранение грузов производится начальником отделения дороги в порядке осуществления им своих административных функций. Следовательно, государственные арбитражи при рассмотрении имущественных споров не вправе изменять установленный начальником отделения дороги размер повышенной платы за хранение выгруженных грузов. Грузополучатель, считающий действия начальника отделения дороги незаконными, может обжаловать их в установленном порядке в вышестоящий по отношению к отделению дороги орган или орган прокурорского надзора <*>.

<*> См.: инструктивное письмо Госарбитража СССР от 31 июля 1968 г. N И-1-21 "О применении ст. 52 Устава железных дорог СССР" (Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 249).

В случае пропуска предельного срока хранения груза (и бесплатного, и платного), а также при невозможности выдачи груза получателю транспортные организации (за исключением автотранспортных) были вправе реализовать груз и за счет вырученной суммы покрыть все расходы, связанные с его транспортировкой и хранением, а также причитающиеся им провозные платежи либо компенсировать свои издержки на перевозку груза и получить провозную плату иным образом.

Так, на железнодорожном транспорте действовали правила, в соответствии с которыми при невозможности доставить или выдать груз получателю вследствие: угрозы его порчи или утраты при дальнейшей перевозке; неполучения указаний грузоотправителя о том, как поступить с грузом; обнаружения груза, принадлежность которого не могла быть установлена (бездокументарный груз), - а также при нахождении груза на станции свыше определенных предельных сроков и прочих обстоятельствах железная дорога передавала груз другим организациям для его реализации. При передаче груза составлялись акт об оценке груза, исходя из преysкурантных цен на товары промышленного и рыночного назначения, а также акт приемки-сдачи груза. Сумма, полученная

дорогой за переданный другой организации груз, за вычетом сумм, причитающихся железной дороге, перечислялась либо грузополучателю, указанному в накладной (в случае оплаты им стоимости груза), либо грузоотправителю - во всех остальных случаях (§ 1, 4, 5 разд. 16 Правил перевозок грузов).

При морских перевозках правовые последствия невозможности выгрузки груза в порту назначения и выдачи его получателю зависели от условий перевозки. При перевозке с условием о предоставлении грузоотправителю всего судна, если оказывалось невозможным войти в порт назначения вследствие запрещения властей, стихийных явлений или иных причин, не зависящих от перевозчика, последний должен был немедленно уведомить об этом грузоотправителя. При отсутствии в течение разумного срока распоряжения отправителя о том, как поступить с грузом, капитан судна имел право выгружать груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению либо доставить этот груз в порт отправления, смотря по тому, что, по мнению капитана, являлось более выгодным для отправителя. Если под перевозку было предоставлено не все судно, капитан должен был выгрузить груз в другом порту в соответствии с распоряжением отправителя. При неполучении такого распоряжения в течение трех суток с момента отправления уведомления капитан получал право выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению, сообщив об этом отправителю. В обоих случаях отправитель был обязан возместить перевозчику все расходы по грузу, в том числе связанные с ожиданием распоряжения отправителя, и уплатить фрахт пропорционально фактически пройденному судном расстоянию (ст. 148 КТМ СССР).

На автомобильном транспорте при междугородных перевозках при невозможности сдать груз грузополучателю по причинам, не зависящим от автотранспортного предприятия, грузоотправитель был обязан дать перевозчику указание о новом пункте назначения груза. При этом перевозчик мог отказаться от этой перевозки, если он не имел возможности доставить груз по новому назначению, и возвратить груз грузоотправителю. Связанные с этим дополнительные расходы (прогон и простой подвижного состава, хранение груза и т.п.) оплачивались грузоотправителем (§ 6 разд. 7 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом).

Транспортным законодательством была предусмотрена еще одна обязанность получателя, выполнение которой являлось необходимым условием выдачи ему доставленного груза, а именно: обязанность по внесению перевозчику всех причитающихся ему платежей. Речь шла, как правило, о разного рода платежах и сборах помимо провозной платы, которая вносилась грузоотправителем в порядке предварительной оплаты.

В некоторых транспортных уставах и кодексах имелись нормы, наделяющие транспортные организации правом не выдавать (или запрещающие выдавать) груз получателю до внесения последним соответствующих платежей. К примеру, в соответствии со ст. 64 УЖД грузы выдавались на станции назначения грузополучателю, указанному в накладной, после внесения всех причитающихся железной дороге платежей.

Аналогичное правило действовало и на других видах транспорта. Так, согласно ст. 154 КТМ СССР получатель обязан был при приеме груза уплатить перевозчику, если это не было сделано ранее, причитающийся фрахт, плату за простой, возместить необходимые расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, а в случае общей аварии - внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение. Перевозчик был вправе не выдавать грузы до уплаты сумм или предоставления соответствующего обеспечения (в КТМ 1929 г., действовавшем до КТМ 1968 г., аналогичное правило было предусмотрено ст. 113). В юридической литературе того времени данное право перевозчика нередко рассматривалось как залоговое право на груз, установленное законодательством для того, "чтобы дать перевозчику возможность заставить получателя уплатить

фракт и другие суммы, не внесенные отправителем..." <*>.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 223.

После производства расчетов (внесения получателем причитающихся перевозчику платежей) наступал черед стадии оформления выдачи груза (так называемое раскредитование груза). Раскредитование груза состояло в том, что перевозчик должен был проверить полномочия представителя грузополучателя, если таковым являлось юридическое лицо, внести необходимые сведения в перевозочные документы, выдать представителю получателя те из них, которые подлежали выдаче последнему. Например, на железнодорожном транспорте после производства расчетов за перевозку грузополучателю выдавалась накладная под расписку в дорожной ведомости с указанием в ней даты выдачи груза, номера и даты доверенности, а также номера расчетного счета и наименования отделения банка. Время оформления выдачи груза удостоверялось положением календарного штампа в соответствующей графе оборотной стороны накладной (§ 7 разд. 4 Правил перевозок грузов).

Порядок собственно подачи подвижного состава под выгрузку, а также выдачи груза грузополучателю, применявшийся на различных видах транспорта, отличался значительной спецификой, что предопределялось технологическими особенностями работы соответствующих транспортных организаций. На железнодорожном транспорте при наличии у грузополучателя собственных или арендованных подъездных путей, складов, прирельсовых участков на путях, принадлежащих железной дороге, подача вагонов под выгрузку средствами грузополучателя производилась по предварительным уведомлениям или через установленные интервалы времени в порядке, предусмотренном договорами на эксплуатацию подъездных путей или на подачу-уборку вагонов. В остальных случаях выгрузка грузов осуществлялась на местах общего пользования железных дорог, как правило, средствами грузополучателей; передача вагонов производилась непосредственно у места выгрузки и удостоверялась расписками сдающей и принимающей сторон в памятке приемосдатчика. При передаче груженых вагонов, в том числе вагонов, загруженных контейнерами, стороны были обязаны по наружному осмотру удостовериться в исправности кузова вагона (контейнера), наличии пломб и соответствии оттисков на них данным, указанным в вагонном листе. При перевозке грузов на открытом подвижном составе стороны должны были убедиться в отсутствии следов утраты груза. Если при передаче вагонов обнаруживались коммерческая или техническая неисправность, признаки недостачи, порчи или повреждения груза на открытом подвижном составе или в крытых вагонах без пломб, когда такая перевозка допускалась правилами перевозки, отсутствие пломб (если в повагонном листе имелась отметка о наложении пломб) или неисправные пломбы, выдача груза должна была производиться с проверкой и составлением коммерческого акта. В этом случае вагоны до проверки груза пломбировались пломбами станции с составлением акта общей формы. Если при проверке веса, количества мест, состояния груза на станции назначения выявлялись недостача, порча или повреждение груза или если эти обстоятельства уже были удостоверены коммерческим актом, составленным в пути следования, станция назначения была обязана определить размер фактической недостачи, порчи или повреждения груза. При необходимости производства экспертизы железная дорога по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашала экспертов или специалистов. Результаты экспертизы оформлялись соответствующим актом, который подписывался экспертом и всеми лицами, присутствовавшими при экспертизе (ст. 66 УЖД, § 11, 24, 25 разд. 4 Правил перевозок грузов).

При внутренневодных перевозках пароходство и грузополучатель были обязаны совместно проверить в пункте назначения вес груза, прибывшего на неисправном судне или на судне с неисправными пломбами, а также вес груза, прибывшего с признаками утраты, порчи или повреждения при перевозке его на палубе судна или на беспалубном судне. Проверка веса груза производилась при выдаче его на складе порта (пристани) - на весах порта (пристани), а при выдаче на причале грузополучателя - на весах грузополучателя, приписанных к порту (пристани) и установленных у борта судна в цепи механизации. Если груз был сдан к перевозке по стандартному весу или по весу, указанному на грузовых местах, или принят по весу, указанному грузоотправителем, то в пункте назначения проверялся вес только поврежденных мест. При исправности тары груз выдавался грузополучателю по количеству мест без проверки веса (ст. 100 УВВТ).

На морском транспорте получатель (предъявитель коносамента) и перевозчик (каждый из них) имели право требовать до выдачи груза его осмотра и проверки его количества. Вызванные этим расходы нес тот, кто потребовал осмотра или проверки груза. Кроме того, действовало правило, в силу которого, если при приеме груза, перевозимого по коносаменту, получатель письменно не заявил перевозчику о недостатке или повреждении груза, то считалось, поскольку иное не будет доказано, что он получил груз в соответствии с условиями коносамента. И только в том случае, когда недостача или повреждение груза не могли быть обнаружены при обычном способе приема груза, соответствующее заявление перевозчику могло быть сделано получателем в течение трех дней после приема груза (ст. 153, 156 КТМ СССР).

При автомобильных перевозках грузов перевозчик был обязан выдать груз в пункте назначения грузополучателю, указанному в товарно-транспортной накладной, а грузополучатель должен был обеспечить прием груза и разгрузку автомобиля, прибывшего до окончания времени работы грузополучателя. Выдача грузов получателю в пункте назначения по весу и количеству мест производилась в том же порядке, в каком груз был принят от грузоотправителя (взвешивание на весах, обмер, счет мест и т.д.). При перевозке грунта в отвалы, снега и других грузов, по которым не ведется складского учета (грузы нетоварного характера), автоперевозчик мог быть освобожден от обязанности выдачи груза получателю. При централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней) и аэропортов автотранспортные предприятия осуществляли прием грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней) и аэропортов и сдачу их грузополучателям по правилам, действовавшим соответственно на железнодорожном, водном и воздушном транспорте. Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, выдавались грузополучателю в пункте назначения без взвешивания по счету мест с проверкой веса и состояния груза только в поврежденных местах (ст. 65 УАТ, § 1, 2, 3 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом).

Несмотря на все имевшиеся различия в порядке подачи перевозочных средств под выгрузку и выдачи грузов получателю, продиктованные технологическими особенностями и традициями, сложившимися на разных видах транспорта, их объединяло и нечто общее: стремление обезопасить себя от возможных требований получателей в связи с несохранностью перевозимых грузов путем отказа в определенных случаях от проверки количества и состояния выдаваемых грузов и фиксации фактов их недостачи, повреждения или порчи при перевозке. Транспортные уставы и кодексы включали в себя положение, в соответствии с которым грузы, прибывшие в исправных перевозочных средствах (вагонах, цистернах, контейнерах, автомобилях, судах, их отдельных секциях и т.п.) с неповрежденными пломбами грузоотправителя, выдавались грузополучателю без проверки веса,

состояния груза и количества грузовых мест (ст. 65 УЖД, ст. 65 УАТ, ст. 100 УВВТ). Поскольку грузы выдавались получателю без проверки, исключалась возможность составления коммерческих актов и иных документов, удостоверяющих несохранность грузов, что делало невозможным для получателя предъявление каких-либо требований, связанных с недостаточностью, повреждением или порчей грузов, не только к перевозчику, но зачастую и к грузоотправителю.

Несправедливость (по отношению к грузополучателю) и необоснованность такого подхода отмечались и в юридической литературе. Так, М.Е. Ходунов указывал: "Такое решение вызывает вопрос... как должен поступить получатель, если установлено, что упаковка, погрузка и размещение груза произведены отправителем правильно, а повреждение груза (например, бой стеклянной посуды с консервами или напитками) произошло вследствие резких толчков при формировании подвижного состава или при остановках поезда. В этом случае у получателя нет оснований для предъявления иска к поставщику ввиду отсутствия его вины, и в то же время получатель не имеет возможности предъявить претензию и иск к железной дороге, так как при непредъявлении коммерческого акта о недостатке или повреждении груза претензии и иски к железным дорогам оставляются без рассмотрения на основании ст. 169 УЖД СССР. Эта практика приводит к тому, что причины недостатков и повреждений грузов остаются нерасследованными, а железные дороги, вина которых не может считаться исключенной, не могут быть привлечены к делу. Принимая запломбированный вагон, получатель не видит груза и не должен считаться принявшим груз безоговорочно, а между тем перевозчик в силу ст. 72 Основ гражданского законодательства обязан сдать получателю не вагон, а груз" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 93 - 94; см. также: Савичев Г.П., Витрянский В.В. Правовое обеспечение сохранности грузов при перевозках. М., 1989. С. 192 - 193.

Между тем практика государственных арбитражей в основном поддерживала перевозчиков, отказывавшихся удостоверить несохранность грузов, прибывших в исправных перевозочных средствах с неповрежденными пломбами грузоотправителей. Об этом свидетельствует разъяснение Госарбитража СССР, содержащееся в его инструктивном письме от 29 марта 1968 г. N И-1-9 (п. 22), согласно которому при разрешении споров, связанных с недостаточностью, порчей или повреждением грузов, государственные арбитражи должны были исходить из того, что удостоверение случаев несохранности грузов коммерческими актами могло иметь место тогда, когда железная дорога была обязана выдать прибывший груз с проверкой веса, количества мест и его состояния и когда при такой выдаче груза обнаруживаются обстоятельства, свидетельствующие о его несохранности. И только в тех случаях, когда со ссылкой на ст. 65 и 67 УЖД железная дорога выдала груз без проверки, а после вскрытия вагона (контейнера) были обнаружены его неисправность, имеющая скрытый характер, и одновременно утрата, недостача, порча или повреждение груза, происшедшие по причинам, зависящим от этой неисправности вагона (контейнера), признавалось, что грузополучатель вправе потребовать от железной дороги выдачи груза с проверкой и оформления такой выдачи коммерческим актом, поскольку первоначальная выдача груза без проверки не соответствовала фактическим обстоятельствам и требованиям УЖД.

Такой же позиции придерживался и Госарбитраж РСФСР, формировавший практику российских государственных арбитражей по рассмотрению споров, связанных с перевозкой грузов автомобильным транспортом. Например, даже в тех случаях, когда шофер-экспедитор

автотранспортного предприятия, несмотря на отсутствие обязанности перевозчика выдавать груз получателю с проверкой его количества и состояния, тем не менее выдавал груз с соответствующей проверкой и подписывал акт сдачи-приемки груза, удостоверяющей, что несохранность груза имела место по вине перевозчика, последний освобождался от ответственности. Основанием для такой практики государственных арбитражей служило разъяснение Госарбитража РСФСР, содержащееся в его инструктивном письме от 30 мая 1977 г. N И-2/22 "О некоторых вопросах практики разрешения имущественных споров, вытекающих из перевозок грузов автомобильным транспортом". Согласно указанному разъяснению для автотранспортного предприятия возникновение прав и обязанностей создают лишь такие действия шофера-экспедитора (как его представителя), которые он совершает в пределах имеющихся у него полномочий. Если при приемке груза, перевозке или сдаче его получателю шофер-экспедитор совершит действия, которые не предусмотрены нормативными актами или договором, такие действия, как совершенные с превышением или нарушением имеющихся у него полномочий, правовых последствий для автотранспортного предприятия по договору перевозки не порождают. Поэтому, согласно указанному разъяснению, не могли служить доказательством вины автотранспортного предприятия в недостатке, порче или повреждении груза акты приемки, составленные с участием шофера-экспедитора, доставившего груз, если отсутствовали предусмотренные УАТ обстоятельства, при которых перевозчик был обязан произвести сдачу груза с проверкой его веса, количества мест и состояния.

Ответственность за несохранность грузов

Основы гражданского законодательства 1961 г. (ст. 74), а впоследствии и ГК 1964 г. (ст. 382) устанавливали, что перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза и багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли не по его вине (ст. 37 Основ). Однако в транспортных уставах (кодексах) могли быть предусмотрены случаи, когда доказательство вины перевозчика в утрате, недостаче и повреждении груза возлагается на получателя или отправителя.

Комментируя данные положения Основ гражданского законодательства, А.Л. Маковский подчеркивал, что они несколько отличаются от соответствующих положений, действовавших в то время транспортных уставов и кодексов: "В отличие от Основ в транспортном законодательстве принцип ответственности перевозчика за несохранность груза и багажа лишь при его вине выражен в негативной форме путем определения круга случаев, в которых перевозчик от нее освобождается. По общему правилу, перевозчик освобождается от такой ответственности, если докажет, что несохранность вызвана обстоятельствами, которых он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Это общее правило пояснено примерными перечнями подобных обстоятельств, наиболее часто встречающихся на практике... Так как решающее значение имеет общий принцип ответственности перевозчика, последний может быть освобожден от ответственности за несохранность груза и багажа, вызванную и другими, не названными в этих перечнях обстоятельствами, если докажет свою невиновность в несохранности. С другой стороны, даже если несохранность груза или багажа была вызвана каким-либо из обстоятельств, названных в таком перечне, но происшедшим по вине перевозчика, он должен нести за нее ответственность" <*>.

<*> Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. С. 292.

Что касается нормы Основ, предоставляющей транспортным уставам и кодексам возможность возложения в отдельных случаях бремени доказывания вины перевозчика в несохранности груза на получателя или отправителя, то, по мнению А.Л. Маковского, данное положение "представляет собой исключение из общего правила, установленного в ст. 37 (ч. 1) Основ. Для большинства таких случаев характерна весьма малая вероятность виновности перевозчика в несохранности груза" <*>.

<*> Там же. С. 293.

Однако новые редакции транспортных уставов и кодексов, принятые вслед за Основами гражданского законодательства 1961 г., которые по идее должны были как минимум не противоречить Основам, включали в себя положения об ответственности за несохранность перевозимых грузов, не соответствующие ни буквальному значению норм, содержащихся в ст. 75 Основ, ни тому смыслу, который вкладывался в эти нормы разработчиками Основ гражданского законодательства.

В частности, в УЖД имелась статья, согласно которой железная дорога несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи согласно правилам другому предприятию, организации, учреждению, если не докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело, в частности вследствие: а) вины грузоотправителя или грузополучателя; б) особых естественных свойств перевозимого груза; в) недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке, или применения тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути; г) сдачи груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении; д) сдачи к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму.

В то же время в соответствии со ст. 149 УЖД железная дорога освобождалась от ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза в случаях, когда: а) груз прибыл в исправном вагоне (контейнере) за исправными пломбами грузоотправителя или на исправном открытом подвижном составе без перегрузки в пути с исправной защитной маркировкой либо исправной увязкой, или при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранности груза; б) недостача, порча или повреждение произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза на открытом подвижном составе; в) груз перевозился в сопровождении проводника грузоотправителя или грузополучателя; г) недостача груза не превышает норм естественной убыли. В указанных случаях железная дорога могла нести ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли по вине железной дороги.

Абсолютно идентичные нормы (лишь с изменением терминологии, присущей автомобильной перевозке) были включены в УАТ.

Необходимо отметить, что после введения в действие УЖД и УАТ содержание соответствующих норм (ст. 148 УЖД и ст. 132 УАТ) отнюдь не толковалось таким образом, что

названные в них обстоятельства не препятствовали применению принципа вины перевозчика при несохранности перевозимых грузов. Например, Госарбитраж СССР в инструктивном письме от 29 марта 1968 г. N И-1-9 (п. 32) разъяснил, что в силу ст. 148 УЖД на железную дорогу возлагается обязанность "доказать, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие **УКАЗАННЫХ В ЭТОЙ СТАТЬЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ**" (выделено мной. - В.В.), а не при отсутствии вины перевозчика. Более того, наличие одного из этих обстоятельств (например, особые естественные свойства груза, о которых было заведомо известно перевозчику) вовсе не исключало вину перевозчика в несохранности груза. Следовательно, учитывая правоприменительную практику, реальная ответственность железных дорог и автотранспортных организаций за несохранность грузов строилась не на принципе их вины (отсутствие таковой они не доказывали), а на том, сможет ли перевозчик доказать, что несохранность груза имела место в силу обстоятельств, указанных в ст. 148 УЖД (ст. 132 УАТ).

Что же касается норм, прямо устанавливающих конкретные основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза (ст. 149 УЖД и ст. 133 УАТ), то они не только противоречили ст. 75 Основ гражданского законодательства и здравому смыслу, но и служили главным средством, позволяющим железным дорогам и автотранспортным предприятиям уходить от ответственности, в том числе и в случаях, когда их вина в несохранности перевозимых грузов была очевидной. Данное обстоятельство не осталось незамеченным в юридической литературе. Например, можно привести мнение Б.Л. Хаскельберга относительно одного из оснований освобождения железной дороги от ответственности: "Установленное п. "а" ст. 149 правило распространяется на все формы несохранности, в том числе повреждение и порчу груза. Это нельзя признать обоснованным, так как неисправность вагона (контейнера) и пломб подтверждает только, что доступа к грузу не было. Этого, однако, недостаточно для вывода о том, что порча или повреждение произошли по обстоятельствам, не зависящим от железной дороги. ...Для презумпции вины перевозчика в данном случае не меньше оснований, чем для противоположного предположения. Поэтому, если грузополучатель обнаружил порчу или повреждение груза, ему должно принадлежать право требования составления коммерческого акта, а дорога должна предполагаться виновной" <*>.

<*> Хаскельберг Б.Л. Ответственность за нарушения плана и договора железнодорожной перевозки грузов. С. 188.

Особо нелепо выглядела такая конструкция ответственности перевозчика за несохранность грузов на автомобильном транспорте, где водители сочетали в себе также функции экспедиторов, обязанных обеспечивать сохранность перевозимых грузов (шоферы-экспедиторы).

Как показывала практика государственных арбитражей, наиболее распространены были факты освобождения автотранспортных предприятий от ответственности в связи с прибытием груза в пункт назначения в исправном автомобиле (контейнере) за исправными пломбами грузоотправителя.

По мнению авторов Комментария к Уставам автомобильного транспорта союзных республик, освобождение перевозчика от ответственности в этом случае обусловлено тем, что автотранспортное предприятие как перевозчик не имело доступа к грузу, и вполне естественно предположение об отсутствии его вины в утрате, недостаче, порче или повреждении груза <*>.

Однако совершенно очевидно, что отсутствие доступа к грузу в пути следования могло свидетельствовать лишь о невиновности автотранспортного предприятия в недостатке груза, принятого к перевозке, да и то не во всех случаях. Наличие данных обстоятельств вовсе не означало, что перевозчик невиновен в повреждении либо порче груза, а также в недостатке, вызванной боем тары или упаковки. Ведь в пути следования водитель сам определял, по какой дороге и с какой скоростью транспортировать груз, какие меры предосторожности должны быть приняты в целях обеспечения его сохранности. Именно от его действий в первую очередь зависела сохранность перевозимых материальных ценностей.

При рассмотрении исков грузополучателей о взыскании с перевозчиков либо грузоотправителей ущерба, вызванного боем груза, в госарбитраже нередко выяснялось, что, по мнению комиссии, осуществлявшей приемку груза, причиной боя послужило несоблюдение водителями-экспедиторами элементарных мер предосторожности во время перевозки, но какие-либо доказательства, подтверждающие вину перевозчика, отсутствовали. В отношении грузоотправителей в актах приемки указывалось, что погрузка произведена правильно, неисправность тары не установлена. В этих случаях арбитражи были вынуждены в соответствии с требованиями ст. 133 УАТ отклонять иски требования получателей.

Доказать наличие вины автотранспортного предприятия в таких случаях крайне сложно, поскольку на этой стадии перевозочного процесса грузоотправители и грузополучатели лишены возможности фиксировать ненадлежащее выполнение перевозчиком своих обязанностей.

В качестве доказательств, подтверждающих вину автотранспортных предприятий в несохранности грузов, признавались лишь документы компетентных органов. К примеру, таким доказательством мог служить акт Госавтоинспекции о нарушении водителем автотранспорта Правил дорожного движения, которое явилось причиной утраты, недостачи, повреждения либо порчи груза.

Когда же водитель не допустил нарушения указанных Правил, но и не принял мер предосторожности, соответствующих характеру перевозимого груза, или допущенные нарушения не были зафиксированы в установленной форме, законодательство освобождало перевозчика от ответственности и даже от представления доказательств, подтверждающих отсутствие вины в несохранности груза.

Сложность доказывания вины автотранспортного предприятия заключалась еще и в формальной стороне дела. Согласно ст. 65 УАТ грузы, прибывшие в исправных автомобилях, прицепах, отдельных секциях автомобиля, контейнерах и цистернах с неповрежденными пломбами грузоотправителя, выдавались получателю без проверки веса, состояния груза и количества грузовых мест. Поскольку груз выдавался без проверки, в товарно-транспортной накладной не делались отметки о несохранности груза, не составлялись акты сдачи-приемки доставленного груза. А ведь в соответствии со ст. 157 УАТ обстоятельства, служащие основанием для материальной ответственности автотранспортных предприятий, грузоотправителей и грузополучателей при автомобильных перевозках, удостоверяются именно записями в товарно-транспортных документах или актами установленной формы.

Практика государственных арбитражей допускала единственный случай, когда ответственность за необеспечение сохранности груза, прибывшего за исправными пломбами грузоотправителя, могла

быть возложена на автотранспортное предприятие и при отсутствии соответствующей отметки в товарно-транспортной накладной или акта установленной формы. Согласно инструктивным указаниям Госарбитража РСФСР от 30 мая 1977 г. N И-2/22 (п. 19) в случаях, когда следственными органами или судом установлено, что пломба грузоотправителя была нарушена до выдачи груза получателю, автотранспортное предприятие должно нести ответственность за недостачу груза, выявленную грузополучателем. В аналогичных случаях акты экспертизы, проведенной по инициативе грузоотправителя либо грузополучателя, не признавались доказательством вины автотранспортного предприятия в несохранности груза.

Так, госарбитраж взыскал убытки от недостачи автозапчастей с грузоотправителя, поскольку груз был доставлен получателю в исправном автомобиле за ненарушенной пломбой грузоотправителя, при приемке наряду с недостачей одних наименований груза были выявлены излишки других. Данное решение госарбитража было затем отменено в связи с представлением ответчиком заключения экспертизы о неисправности одной из пломб. К участию в деле в качестве ответчика был привлечен автокомбинат (перевозчик), а дело было передано в госарбитраж, который своим новым решением отнес убытки на автоперевозчика.

Госарбитраж РСФСР признал действия арбитража необоснованными, поскольку, как было видно из материалов дела, до предъявления на экспертизу пломбы, полученные вместе с претензией, в течение шести месяцев находились у грузоотправителя. В заключении экспертизы указывалось, что одна из пломб имела неясные оттиски, в то время как в акте приемки зафиксированы четкие оттиски обеих пломб, причем грузоотправитель не ссылался на неясность оттисков ни в ответе на претензию, ни в отзыве на иск. Вывод эксперта о том, что пломба не имеет узла и может вскрываться без значительных нарушений внешнего вида, сам по себе не мог служить доказательством вины автоперевозчика, так как была исключена возможность неправильного наложения пломбы грузоотправителем. При рассмотрении дела данные обстоятельства не были приняты во внимание <*>.

<*> Обзорное письмо Госарбитража РСФСР от 5 мая 1983 г. "О практике разрешения споров, связанных с несохранностью грузов при перевозках автомобильным транспортом".

Весьма сомнительно, что прибытие груза в исправном автомобиле (контейнере) за исправными пломбами грузоотправителя могло служить основанием для освобождения автотранспортного предприятия от ответственности за несохранность груза. Отсутствие доступа к грузу в пути следования в определенных случаях могло являться доказательством вины грузоотправителя, устанавливаемой, однако, в порядке ст. 132 УАТ.

Такие же возражения вызывало освобождение автотранспортных предприятий от ответственности в случаях, когда недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза на открытом подвижном составе. Дело в том, что согласно Типовому договору на перевозку грузов автомобильным транспортом обязанность определять типы и количество автомобилей, необходимых для осуществления перевозок, возлагалась на автотранспортное предприятие. Кроме того, автопредприятие было обязано подавать грузоотправителям под погрузку подвижной состав в состоянии, пригодном для перевозки данного вида груза и отвечающем санитарным требованиям (ст. 44 УАТ).

Следовательно, подавая под погрузку открытый подвижной состав, автопредприятие должно было быть уверено, что обеспечит сохранность груза при транспортировке при любых условиях, в том числе и при наличии неблагоприятных атмосферных явлений (осадки, низкие температуры и т.п.). Поэтому автотранспортное предприятие не должно было освобождаться от ответственности за необеспечение сохранности груза при перевозке на открытом подвижном составе в силу естественных причин.

Далеко не во всех случаях перевозка грузов в сопровождении экспедитора грузоотправителя (грузополучателя) свидетельствовала об отсутствии вины автотранспортного предприятия в несохранности груза. На экспедитора возлагались обязанности принимать специальные меры по обеспечению сохранности перевозимого груза, продиктованные особыми свойствами указанного груза. Экспедитор грузоотправителя (грузополучателя) не управлял автомобилем, поэтому общие обязанности по обеспечению сохранности груза не снимались с автотранспортного предприятия. Присутствие экспедитора не могло защитить интересы грузополучателя или грузоотправителя от неправомерных действий водителя (недопустимая скорость транспортировки, невыполнение просьбы об остановке автомашины и т.п.). Тем более что действующим законодательством не было определено, в какой форме должны фиксироваться факты невыполнения водителем автомобиля требований экспедитора, а также допущенные при транспортировке нарушения условий перевозки.

Ответственность за необеспечение сохранности груза, перевозимого в сопровождении экспедитора грузоотправителя (грузополучателя), не является чем-то исключительным по отношению к общей ответственности автотранспортного предприятия за несохранность груза, установленной ст. 132 УАТ. Сопровождение груза экспедитором при наличии причинной связи между его действиями (бездействием) и несохранностью груза могло служить доказательством вины грузоотправителя (грузополучателя), т.е. обстоятельством, освобождающим автотранспортное предприятие от ответственности на основании ст. 132 УАТ. При этом бремя доказывания вины грузоотправителя (грузополучателя) должно было быть возложено на автотранспортное предприятие.

В случаях, когда недостача груза не превышает норм естественной убыли, это в большей мере относится к определению размера ущерба, подлежащего возмещению в связи с несохранностью груза, и не нуждается в установлении презумпции невиновности автотранспортного предприятия на законодательном уровне.

Таким образом, анализ предусмотренных ст. 133 УАТ оснований освобождения автопредприятия от ответственности свидетельствует об отсутствии необходимости устанавливать какой-либо специальный порядок ответственности за несохранность груза, отличный от предусмотренного ст. 132 УАТ. Обстоятельства, указанные в ст. 133 УАТ в качестве оснований освобождения перевозчика от ответственности, вовсе не исключали вину автотранспортного предприятия в несохранности груза. Более того, допускались случаи, когда автотранспортное предприятие совершенно необоснованно освобождалось от ответственности. Установленная законом презумпция невиновности перевозчика не ориентировала предприятия автомобильного транспорта на принятие действенных мер для обеспечения сохранности грузов при перевозках.

В юридической литературе обращалось внимание и на такую деталь. При наличии обстоятельств, перечисленных в ст. 133 УАТ, бремя доказывания вины автотранспортного предприятия было возложено на предъявителя претензии. В соответствии с § 2 разд. 11 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом в случаях недостачи, повреждения либо порчи груза право на предъявление претензии к автотранспортному предприятию было предоставлено грузополучателю. Однако он был заинтересован в том, чтобы получить возмещение причиненного

ему ущерба с отправителя, а не с перевозчика. Дело в том, что сумма ущерба, подлежащего возмещению перевозчиком, несравнима с размером убытков, которые можно было взыскать с отправителя. Кроме того, в случае удовлетворения иска за счет отправителя получатель был вправе требовать восполнения утраченных, испорченных либо поврежденных материальных ценностей в натуре, что вытекало из обязательств, предшествующих договору перевозки <*>.

<*> См.: Савичев Г.П., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 171 - 172.

Следует отметить, что негативные последствия установленной в законодательном порядке презумпции невиновности перевозчика в несохранности грузов были характерны и для перевозок другими видами транспорта. Однако наиболее четко они проявлялись на автомобильном транспорте (перевозки небольших партий груза на сравнительно короткие расстояния, выполнение функций экспедитора водителем автотранспорта и т.п.).

На внутренневодном транспорте также действовало общее правило, возлагающее ответственность за несохранность перевозимого груза на пароходство, если оно не докажет, что утрата, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые пароходство не могло предотвратить и устранение которых от него не зависело, с примерным перечнем тех же обстоятельств, при доказательстве которых с перевозчика снималась ответственность, что и при железнодорожных и автомобильных перевозках (ст. 191 УВВТ). Согласно другой норме в случаях, когда груз был погружен средствами грузоотправителя и прибыл на исправном судне, с исправными пломбами порта (пристани) отправления или грузоотправителя или за двумя пломбами (грузоотправителя и пароходства), пароходство несло ответственность за недостачу груза, если предъявитель претензии или иска докажет, что недостача груза явилась результатом утраты или повреждения груза пароходством (ст. 193 УВВТ). Кроме того, УВВТ предусматривал также и перечень обстоятельств, служивших основаниями освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого груза, в отношении которых применялось следующее правило: "Если утрата, уменьшение веса, порча или повреждение груза могли произойти вследствие одной или нескольких из указанных причин, то предполагается, что они произошли от этих причин, пока предъявитель претензии или иска не докажет иного" (ст. 192 УВВТ). Как видно, и при внутренневодных перевозках грузов ответственность перевозчика за несохранность перевозимого груза строилась не на принципе вины.

Наиболее близкими по своему значению по отношению к нормам, содержащимся в ст. 74 Основ гражданского законодательства, были правила об ответственности перевозчика за несохранность перевозимых грузов, которые действовали в сфере воздушных перевозок. ВК СССР было предусмотрено, что перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю или передачи его согласно установленным правилам другой организации, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения вреда или что такие меры невозможно было принять. Несмотря на то что в ВК, как и в других транспортных уставах и кодексах, имелся перечень обстоятельств, при наличии которых перевозчик мог быть освобожден от ответственности, в отношении указанных обстоятельств действовало общее правило: "До тех пор, пока перевозчик не докажет иное, предполагается, что утрата, недостача или повреждение груза произошли при перевозке" (ст. 98 ВК СССР). И только в отношении тех случаев, когда груз прибывал в пункт

назначения в исправных таре, упаковке или контейнере и с исправными пломбами отправителя, была установлена презумпция невиновности перевозчика, который освобождался от ответственности, если предъявитель претензии или иска не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика (ст. 99 ВК СССР).

Следует, однако, заметить, что такая конструкция ответственности перевозчика за несохранность перевозимого груза при воздушных перевозках появилась лишь в Воздушном кодексе СССР, принятом в 1983 г. В ранее действовавших Кодексах, 1935 и 1961 гг., использовался традиционный подход, когда перевозчик отвечал за сохранность груза, если не докажет, что утрата, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранение которых от него не зависело, с указанием обстоятельств, наличие которых (одного из них) освобождало перевозчика от ответственности (например, ст. 102 ВК 1961 г.) <*>.

<*> См.: Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 122 - 123.

Из всех транспортных уставов и кодексов термин "вина" применительно к ответственности перевозчика за несохранность грузов использовался только в Кодексе торгового мореплавания СССР. В соответствии со ст. 160 КТМ перевозчик отвечал за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли не по его вине, в частности вследствие: 1) непреодолимой силы; 2) опасностей и случайностей на море и в других судоходных водах; 3) спасания человеческих жизней, судов и грузов; 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика; 5) действий или распоряжений властей (задержание, арест, карантин и т.д.); 6) военных действий и народных волнений; 7) действий или упущений отправителя или получателя; 8) скрытых недостатков грузов, его свойств или естественной убыли; 9) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза или сплотки леса в плоту; 10) недостаточности или неясности марок; 11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление или ограничение работы полностью или частично. Ответственность возникала с момента принятия груза к перевозке и продолжалась до момента его выдачи. Соглашения, не соответствующие названным правилам, объявлялись недействительными, за исключением соглашений об ответственности с момента принятия груза до погрузки его на судно и после выгрузки до сдачи груза.

Презумпция невиновности морского перевозчика в несохранности перевозимого груза была сформулирована в КТМ только в отношении фактов недостачи груза, прибывшего в место назначения в исправных грузовых помещениях за исправными пломбами отправителя груза, доставленного в целой, исправной таре без следов вскрытия в пути, а также груза, перевозившегося в сопровождении проводника отправителя или получателя. В этих случаях перевозчик мог быть привлечен к ответственности, если только получатель докажет, что недостача груза произошла по его вине (ст. 162).

Одной из особенностей морских перевозок признавалось правило о том, что перевозчик не отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что они произошли вследствие действий или упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном (ст. 161 КТМ СССР). Речь идет о так называемой навигационной ошибке капитана судна и членов его экипажа, которая вовсе не исключает, а, напротив, предполагает вину перевозчика в тех случаях, когда "навигационная" ошибка стала причиной несохранности груза <*>. Очевидно, что данное обстоятельство, как основание

освобождения перевозчика от ответственности, представляет собой нечто исключительное, выходящее за рамки возможных оснований освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого груза, сконструированной на основе принципа вины.

<*> Если "навигационная" ошибка допущена лоцманом, то по общему правилу должник в обязательстве (перевозчик) должен отвечать за "чужую" вину. Поэтому освобождение его от ответственности и в этом случае представляет собой некий исключительный случай.

В юридической литературе включение в КТМ СССР такого исключительного основания освобождения морского перевозчика от ответственности, как "навигационная" ошибка, объяснялось традицией морского права, необходимостью обеспечить интересы советских мореходных организаций при перевозках грузов в заграничном сообщении и нецелесообразностью, с этой точки зрения, установления для советских пароходств более строгой ответственности, чем ответственность перевозчиков, предусмотренная торговыми кодексами и законами о торговом мореплавании капиталистических государств <*>.

<*> См., напр.: Маковский А.Л. Указ. соч. С. 236 - 240; Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 108.

Серьезные проблемы для грузополучателей вызывала жесткая регламентация транспортным законодательством порядка оформления фактов несохранности грузов и тех документов, которые могли служить доказательством требований к перевозчику о возмещении ущерба, причиненного утратой, недостачей, повреждением или порчей перевозимых грузов. Бесспорным доказательством несохранности груза признавался только коммерческий акт, составляемый самим перевозчиком (в том числе и без участия представителей грузополучателя) <*>. Предъявление претензий и исков к перевозчику при отсутствии коммерческого акта допускалось лишь в исключительных случаях.

<*> На автомобильном транспорте роль коммерческого акта выполнял акт сдачи-приемки груза, который подписывался представителем получателя и водителем автотранспортного предприятия.

Так, при железнодорожных перевозках в соответствии со ст. 168 УЖД обстоятельства, которые могли служить основанием для материальной ответственности железной дороги, грузоотправителей и грузополучателей, должны были быть удостоверены коммерческими актами или актами общей формы, составляемыми станциями железных дорог. Коммерческий акт в обязательном порядке составлялся для удостоверения следующих обстоятельств: а) несоответствия между наименованием, весом или количеством мест груза или багажа в натуре и данными, указанными в перевозочном документе; б) порчи или повреждения груза или багажа; в) обнаружения груза или багажа без документов или документов без груза или багажа; г) возвращения железной дороге похищенного груза или багажа. Железной дороге вменялось в обязанность составление коммерческого акта, если она сама обнаруживала перечисленные выше обстоятельства или когда на наличие одного из этих обстоятельств указывал получатель или отправитель груза или багажа.

Коммерческие акты должны были составляться в сжатые сроки: при выгрузке груза на местах общего пользования - в день разгрузки, а в соответствующих случаях - в день выдачи груза получателю; при выгрузке на местах необщего пользования - в день выгрузки груза, при этом проверка груза должна была производиться в процессе выгрузки или непосредственно после выгрузки. При невозможности составить коммерческие акты в указанные сроки акты должны были быть составлены во всех случаях не позднее следующих суток. О составлении коммерческого акта делалась отметка на оборотной стороне накладной и дорожной ведомости. Коммерческий акт должен был содержать точное и подробное описание состояния груза и тех обстоятельств, при которых обнаружена неисправность. В акте должны были указываться также обнаруженные при проверке груза обстоятельства, которые могли явиться причиной возникновения выявленной неадекватности, порчи или повреждения груза. Никаких предположений и выводов о причинах неисправности перевозки или виновности грузоотправителя и железной дороги в акт вносить не допускалось.

Коммерческий акт подписывался начальником станции (его заместителем), заведующим грузовым двором и приемосдатчиком станции. Подпись грузополучателя требовалась только в том случае, когда его представитель участвовал в проверке груза. По требованию получателя станция была обязана выдать ему коммерческий акт в трехдневный срок. Такое требование о выдаче коммерческого акта могло быть заявлено грузополучателем в течение шести месяцев со дня выдачи груза.

При отказе начальника станции в составлении коммерческого акта или оформлении его с нарушением установленных требований грузополучатель имел право до вывоза груза со станции, а при выгрузке на местах необщего пользования - в течение 24 часов с момента проверки груза подать об этом письменное заявление начальнику отделения дороги непосредственно или через начальника станции. Начальник отделения дороги должен был дать ответ на такую жалобу в трехдневный срок с момента ее получения. При обоснованности жалобы начальник отделения железной дороги должен был дать распоряжение начальнику станции о составлении коммерческого акта или о замене неправильно оформленного коммерческого акта <*>.

<*> См. § 5, 8 - 10, 14, 16, 17 Правил составления актов (разд. 37 Правил перевозок грузов).

В практике государственных арбитражей по разрешению споров, связанных с несохранностью грузов при железнодорожных перевозках, коммерческим актам отводилась роль "царицы" доказательств. Отсутствие коммерческого акта, в том числе и вследствие неправомерного отказа работников железной дороги в его составлении, практически лишало (за редкими исключениями) грузополучателей надежды на получение возмещения ущерба, причиненного несохранностью грузов при перевозке. Право грузополучателя на обжалование отказа начальника станции от составления коммерческого акта трансформировалось в его обязанность и необходимое условие, при соблюдении которого грузополучатель только и сохранял шанс предъявлять свои требования к железной дороге. Об этом свидетельствует, в частности, разъяснение Госарбитража СССР, содержащееся в его инструктивном письме от 29 марта 1968 г. N И-1-9 (п. 6), согласно которому обстоятельства, могущие служить основанием для ответственности железных дорог, грузоотправителей и грузополучателей, должны быть удостоверены коммерческими актами, составляемыми станциями железных дорог. При неосновательном отказе станции от составления коммерческого акта грузополучатель обязан обжаловать этот отказ, а приемку груза произвести в соответствии с инструкциями о порядке

приемки продукции и товаров по количеству и качеству. В соответствии с другим разъяснением из того же инструктивного письма (п. 8) по иску, заявленному одновременно к железной дороге и грузоотправителю, не допускалось объединение в одном заявлении требований, основанных на коммерческом акте, с требованиями, основанными на других документах.

В результате уже через непродолжительное время Госарбитраж СССР вынужден был констатировать излишний формализм, проявившийся в практике рассмотрения дел, возникающих в связи с несохранностью перевозимых грузов, когда принимаемые государственными арбитражами решения целиком и полностью основывались исключительно на коммерческих актах, при этом представляемые сторонами дополнительные доказательства, например акты контрольных взвешиваний при отгрузке, государственными арбитражами не принимались во внимание и не оценивались по существу. В связи с этим Госарбитраж СССР разъяснил, что "коммерческие акты являются одним из доказательств, которые необходимо рассматривать в совокупности со всеми другими доказательствами, представляемыми сторонами. Решения по спорам о недостатке, порче и повреждении груза должны приниматься лишь в результате тщательного и всестороннего исследования всех обстоятельств дел, проверки соблюдения сохранности груза при перевозке, установления причин и места образования недостатка, порчи, повреждения" <*>.

<*> Инструктивное письмо Госарбитража СССР от 12 мая 1971 г. N И-1-14 (п. 5) (Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 227).

Аналогичные положения об обязательном удостоверении обстоятельств, которые могли служить основанием для ответственности перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, коммерческими актами имелись и в других транспортных уставах и кодексах (ст. 293 КТМ СССР; ст. 214 УВВТ; ст. 105 ВК СССР), за исключением УАТ. При автомобильных перевозках грузов обстоятельства, могущие служить основанием для материальной ответственности автотранспортных предприятий, грузоотправителей и грузополучателей, подлежали удостоверению соответствующими записями в товарно-транспортных документах, а в случаях разногласия между автоперевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем) - актами установленной формы (ст. 157 УАТ). В частности, в товарно-транспортных документах могли удостоверяться следующие обстоятельства: а) порча и повреждение грузов; б) несоответствие между наименованием, весом и количеством мест груза в натуре и данными, указанными в товарно-транспортной накладной; в) нарушение или отсутствие пломб на кузове или в секции автомобиля или контейнера; г) другие обстоятельства, которые могли служить основанием ответственности сторон. Акты установленной формы составлялись в случае разногласия между участниками отношений по перевозке, а также когда имелась необходимость подробно описать соответствующие обстоятельства. Ни одна из сторон не имела права отказаться от подписания составленного акта. При отказе от составления акта или внесения записи в товарно-транспортные накладные в случае несохранности груза акт составлялся с участием представителя незаинтересованной организации, о чем учинялась отметка в товарно-транспортной накладной <*>.

<*> См. § 2, 4, 5 Правил составления актов (разд. 10 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом).

Что касается размера ущерба, подлежащего возмещению перевозчиком в случае несохранности перевозимого груза, то он был предопределен действием общего принципа ограниченной ответственности, применяемого к участникам отношений, связанных с перевозкой грузов. В некоторых транспортных уставах и кодексах указанный принцип был выражен в форме определенных положений. Например, в УЖД имелась норма, в соответствии с которой железные дороги, грузоотправители, грузополучатели и пассажиры несли материальную ответственность по перевозкам на основании данного Устава. Всякие предварительные соглашения железной дороги с грузоотправителями, грузополучателями или пассажирами, имеющие целью изменить или устранить ответственность, возложенную на железную дорогу, грузоотправителей, грузополучателей или пассажиров, считались недействительными (ст. 143). Аналогичные общие положения об ограниченной ответственности участников отношений по перевозкам содержались также в УАТ (ст. 126), УВВТ (ст. 179).

Независимо от наличия общих положений, определяющих пределы ответственности по договору перевозки, и их содержания, все транспортные уставы и кодексы включали в себя схожие нормы об ограниченном размере возмещаемого перевозчиком ущерба, причиненного несохранностью перевозимого груза, который определялся применительно к отдельным формам несохранности груза. В случае утраты или недостачи груза перевозчик возмещал ущерб в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза; за утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью, ущерб подлежал возмещению в размере объявленной стоимости, а если перевозчик доказывал, что объявленная ценность превышает действительную стоимость груза, - в размере его действительной стоимости; за порчу и повреждение груза - в размере той суммы, на которую понизилась его стоимость. Наряду с возмещением ущерба в случае утраты или недостачи перевозимого груза перевозчик должен был возратить полученную за этот груз провозную плату, если она не входила в цену утраченного или недостающего груза (ст. 151 УЖД, ст. 135 УАТ, ст. 195 УВВТ, ст. 100 ВК, ст. 163 КТМ СССР).

10. Претензии и иски, вытекающие из перевозки грузов

В целях унификации многочисленных разнообразных правил, регулировавших претензионно-исковой порядок разрешения споров, которые применялись на различных видах транспорта, в Основы гражданского законодательства 1961 г. были включены нормы о порядке и сроках предъявления претензий и исков, вытекающих из перевозки, объединенные в ст. 76 "Претензии и иски по перевозкам". Согласно указанной статье до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки, обязательно предъявление ему претензии. Претензии могли предъявляться в течение шести месяцев, а претензии об уплате штрафов и премий - в течение 45 дней. Перевозчик обязан был рассмотреть заявленную претензию и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее в течение трех месяцев, а в отношении претензии по перевозке, осуществляемой перевозчиками разных видов транспорта по одному документу, - в течение шести месяцев и претензии об уплате штрафа или премии - в течение 45 дней.

Если претензия отклонялась или ответ не был получен в установленный срок, заявителю предоставлялось на предъявление иска два месяца со дня получения ответа или истечения срока, установленного для ответа. Для предъявления перевозчиком исков, вытекающих из перевозки, к отправителям, получателям или к пассажирам устанавливался шестимесячный срок. Сроки исковой

давности и порядок предъявления исков по спорам, связанным с перевозками в заграничном сообщении, устанавливались транспортными уставами (кодексами) или международными соглашениями.

Позже нормы данной статьи Основ были перенесены в гражданские кодексы союзных республик (в ГК РСФСР - ст. 384), а также в новые редакции транспортных уставов и кодексов, где они подверглись определенной конкретизации. Таким образом, был создан единый порядок предъявления претензий и исков, вытекающих из всех видов перевозок грузов, пассажиров и багажа.

В транспортных уставах и кодексах детализация и конкретизация ст. 76 Основ гражданского законодательства осуществлялись в следующих направлениях: определялись лица, которые имели право предъявлять претензии транспортным организациям в зависимости от допущенных ими нарушений; устанавливалось, к каким конкретно органам транспорта должна предъявляться претензия, содержащая те или иные требования; указывались документы, которые должны были прилагаться к соответствующим претензиям; определялись порядок и сроки предъявления претензий и исков самими транспортными организациями к другим участникам отношений по перевозке.

Следует отметить, что даже с учетом имевшей место детализации и конкретизации претензионно-искового порядка применительно к отдельным видам транспорта он выглядел довольно единообразно, что облегчает нам его анализ. Основные параметры указанного претензионно-искового порядка выглядели следующим образом.

Право на предъявление к перевозчику претензий и в соответствующих случаях исков при утрате груза имели: грузополучатель при условии представления грузовой квитанции (грузовой накладной) с отметкой станции (порта, пристани, аэропорта) назначения о неприбытии груза или документа об оплате стоимости груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой станции (порта, пристани, аэропорта) о неприбытии груза; грузоотправитель - при условии представления грузовой квитанции (выданной ему накладной). На морском транспорте таким правом были наделены получатель или отправитель груза при условии представления коносамента.

В случае недостачи, порчи или повреждения груза претензия и иск к перевозчику могли быть предъявлены получателем груза при условии представления накладной (коносамента) и коммерческого акта.

Претензии и иски об ответственности перевозчика за просрочку в доставке груза или задержку его выдачи могли быть предъявлены получателем при условии представления накладной (коносамента).

Претензии и иски, касающиеся переборов провозных платежей за перевозку грузов (на морском и внутренневодном транспорте) вправе были предъявить отправитель или получатель, представившие накладную (коносамент) <*>.

<*> См.: ст. 169 УЖД, ст. 219 УВВТ, ст. 108 ВК СССР, ст. 296 КТМ СССР.

Транспортные уставы и кодексы не допускали возможности передачи соответственно грузоотправителем или грузополучателем своего права на предъявление претензий и исков к перевозчику другим организациям. Исключение составляли случаи, когда это право передавалось грузоотправителем грузополучателю и наоборот, а также их вышестоящим организациям. На

автомобильном транспорте разрешалась передача этого права грузоотправителем (грузополучателем) также обслуживающей его транспортно-экспедиционной организации, а на морском транспорте - транспортно-экспедиционной организации или страховщику <*>.

<*> См.: ст. 172 УЖД, ст. 221 УВВТ, ст. 109 ВК СССР, ст. 161 УАТ, ст. 297 КТМ СССР.

В ряде случаев определялось, к какому конкретно органу транспорта должна была предъявляться та или иная претензия. Например, согласно ст. 170 УЖД претензии, возникающие из перевозки грузов, предъявлялись к железной дороге назначения. Правила перевозок грузов уточняли адресат таких претензий, имея в виду отдельные структурные подразделения и службы управления железной дороги. Претензии о возмещении за утрату, недостачу, порчу или повреждение грузов, перевозимых большой и грузовой скоростью, должны были направляться в грузовую службу дороги назначения, а претензии об уплате штрафов за просрочку в доставке грузов, о возврате взысканных штрафов за простой вагонов под выгрузкой, а также за задержку контейнеров в пунктах выгрузки - в финансовую службу дороги назначения. Адресатом претензий об уплате штрафов за невыполнение плана перевозок, за необеспечение погрузки маршрутов являлись отделения железных дорог отправления груза <*>.

<*> См.: § 1 разд. 38 Правил перевозок грузов.

Из всех транспортных уставов и кодексов только ВК СССР не обременял предъявителя претензии обязанностями поиска правильного адресата претензии: в соответствии со ст. 107 ВК претензии могли быть предъявлены к авиационному предприятию места отправления или места назначения по усмотрению заявителя претензии.

При перевозках грузов в прямом смешанном сообщении претензии, вытекающие из такой перевозки, предъявлялись к той транспортной организации, в ведении которой находились станция, порт, пристань, аэропорт в пункте назначения <*>.

<*> См.: ст. 170 УЖД, ст. 295 КТМ СССР, ст. 222 УВВТ, ст. 107 ВК СССР, ст. 159 УАТ.

К предъявляемым претензиям должны были прилагаться документы, подтверждающие претензию. К претензиям в отношении утраты, недостачи, порчи или повреждения груза, кроме документов, подтверждающих право на предъявление претензии, следовало приложить также документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза <*>.

<*> См.: ст. 173 УЖД, ст. 298 КТМ СССР, ст. 223 УВВТ.

Отмеченные правила составляли в совокупности порядок предъявления претензии, несоблюдение которого (или отдельных его положений) позволяло транспортным организациям

возвращать предъявленные претензии без рассмотрения.

Что касается сроков на предъявление претензий, то в транспортных уставах и кодексах были воспроизведены сроки, предусмотренные Основами гражданского законодательства. Предъявление претензий за пределами указанных сроков, так же как и нарушение порядка их предъявления, давали транспортным организациям возможность возвращать их без рассмотрения, что нередко лишало грузоотправителей и грузополучателей шанса защищать свои права в судах и государственных арбитражах путем предъявления исков к перевозчикам. Дело в том, что в случае возврата претензий без рассмотрения предъявители указанных претензий были не в состоянии повторно обратиться с претензией к перевозчикам в силу непродолжительности сроков на их предъявление. Практика же государственных арбитражей и судов исходила из того, что сроки на предъявление претензий носят пресекательный характер. Например, Госарбитраж СССР в инструктивном письме от 29 марта 1968 г. N И-1-9 (п. 15) разъяснил, что государственные арбитражи не имеют права восстанавливать пропущенные сроки на предъявление претензий к перевозчику.

В целом практика государственных арбитражей по применению норм о порядке и сроках предъявления претензий отнюдь не способствовала защите прав и законных интересов грузоотправителей и грузополучателей. Так, в том же инструктивном письме Госарбитраж СССР указал, что иски к железным дорогам могут быть предъявлены только в случаях полного или частичного отказа железной дороги удовлетворить претензию либо неполучения от железной дороги ответа на претензию в течение установленных сроков. При нарушении истцом установленного порядка и сроков предъявления претензий, неприложении к иску документов, предусмотренных в ст. 169 УЖД, заявлении иска до истечения установленных сроков для дачи железной дорогой ответа на претензию - в приеме искового заявления должно быть отказано. При выявлении этих нарушений в заседании арбитража дело в зависимости от обстоятельств и материалов его подлежит прекращению производством или истцу должно быть отказано в иске (п. 5).

Характерная деталь - для требований самих перевозчиков к грузоотправителям и грузополучателям законодательство не выдвигало каких-либо дополнительных препятствий в виде пресекательного претензионного срока в сочетании с правом возврата без рассмотрения. Перевозчики имели право обращаться со своими исками в суд и государственный арбитраж в пределах шестимесячного (а не двухмесячного, как грузоотправители и грузополучатели) срока исковой давности, исчисляемого со дня наступления события (нарушения). Единственное условие, которое должно было ими соблюдаться, - предъявление претензии до обращения с иском в суд или государственный арбитраж.

Таким образом, действовавший претензионно-исковой порядок урегулирования споров, возникающих при перевозках грузов, обеспечивал очевидные преимущества для транспортных организаций и в то же время зачастую лишал грузоотправителей и грузополучателей возможности защищать свои нарушенные права от незаконных действий перевозчиков в суде и государственном арбитраже.

11. Договор перевозки пассажиров и багажа

Понятие и виды договора перевозки пассажиров и багажа

Как отмечалось ранее, советское законодательство признавало договор перевозки пассажиров и багажа в качестве отдельного вида договора перевозки. Об этом свидетельствует, в частности, то, что в Основях гражданского законодательства 1961 г. (ст. 72) наряду с определением договора перевозки груза давалось и самостоятельное определение договора перевозки пассажира: по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа (ч. 2 ст. 72 Основ).

Из данного определения договора перевозки пассажира следует, что законодатель, принимая Основы гражданского законодательства, не выделял в качестве отдельного вида перевозки договор перевозки багажа. На это указывал и А.Л. Маковский в комментарии к ст. 72 Основ: "В соответствии с определением этого договора в Основях обязанность перевозчика доставить в пункт назначения багаж является возможным условием договора перевозки пассажира, а не обязанностью по самостоятельному договору перевозки багажа, как обычно считалось в нашей литературе" <*>.

<*> Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. С. 284.

Однако и после введения в действие Основ гражданского законодательства многие правоведы исходили все же из существования отдельного договора перевозки багажа, который вместе с тем находился в определенной зависимости от договора перевозки пассажира. Например, М.Е. Ходунов подчеркивал: "Договор перевозки пассажира, как правило, удостоверяется проездным билетом, а договор перевозки багажа - багажной квитанцией" <*>. Еще более четко обозначил свою позицию по этому вопросу О.С. Иоффе, по мнению которого "перевозка багажа - это договор, в силу которого одна сторона, перевозчик, обязуется перевезти из одного пункта в другой имущество, принадлежащее второй стороне, пассажиру, а последний в свою очередь обязуется уплатить за это перевозчику вознаграждение" <***>. В то же время О.С. Иоффе отмечал, что перевозка багажа выступает "как вспомогательная (акцессорная) сделка по отношению к перевозке пассажиров". Отличие же от договора перевозки пассажира О.С. Иоффе видел в том, что "в то время как пассажирская перевозка всегда консенсуальна, перевозка багажа во всех случаях реальна и признается заключенной лишь в момент сдачи пассажиром соответствующего имущества перевозчику" <***>.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 127.

<***> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 628.

<***> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 629.

Не такой последовательной выглядит точка зрения А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика и Г.П. Савичева, которые, комментируя уставы автомобильного транспорта союзных республик, обратили внимание на то, что "по смыслу действующего законодательства... в соответствии с договором перевозки пассажира производится и перевозка принадлежащего ему багажа... Общим основанием, дающим гражданину право на перевозку багажа, является заключение данным пассажиром договора

пассажира перевозки". Однако далее ими подчеркивалось, что для реализации этого права "необходимо заключение пассажиром с автотранспортным предприятием дополнительного соглашения независимо от того, перевозится ли этот багаж при пассажире в том же автомобиле или сдается к перевозке в междугородном сообщении на багажных автомобилях". В результате был сделан вывод о существовании отдельного договора перевозки багажа, который, однако, "по своей юридической природе носит по отношению к договору перевозки пассажира зависимый и дополнительный характер" <*>.

<*> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 122.

Такой же непоследовательностью отличалась и позиция В.Т. Смирнова, который писал: "В обязанности перевозчика по договору перевозки пассажира входит также перевозка принадлежащего пассажиру багажа. Однако для перевозки багажа необходимо заключение с перевозчиком специального договора, зависимого и дополнительного (акцессорного) по отношению к договору перевозки пассажира" <*>.

<*> Комментарий к Гражданскому кодексу РСФСР. С. 447.

Необходимо отметить, что все транспортные уставы и кодексы (в редакции, действовавшей после принятия Основ), так же как и ст. 72 Основ, включали в круг обязанностей перевозчика по договору перевозки пассажира обязанность по доставке в пункт назначения сданного пассажиром багажа. Например, согласно УЖД (ст. 123) по договору железнодорожной перевозки пассажира железная дорога обязуется перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения, предоставив пассажиру место в поезде согласно купленному билету, пассажир в свою очередь обязуется уплатить за проезд по установленному тарифу, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. При автомобильных перевозках по договору перевозки пассажира автотранспортное предприятие было обязано перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир был обязан уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - за провоз багажа (ст. 75 УАТ) <*>.

<*> См.: также ст. 167 КТМ СССР, ст. 76 ВК СССР, ст. 116 УВВТ.

Очевидно, что действия пассажира по сдаче багажа и действия перевозчика по его доставке в пункт назначения и выдаче багажа пассажиру не выходили за пределы предмета договора перевозки пассажира и должны были квалифицироваться как действия сторон по исполнению обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира. Выписка багажной квитанции отнюдь не свидетельствовала о том, что сторонами заключен некий отдельный договор перевозки багажа, а лишь оформляла исполнение обязательств по договору перевозки пассажира. При таком подходе, когда перевозка багажа оценивается в качестве действий по исполнению консенсуального договора перевозки пассажира, ни о каком реальном характере договора перевозки багажа (впрочем, как и о самом договоре) не может быть и речи.

Таким образом, преобладающий в советской юридической литературе взгляд на природу отношений, связанных с перевозкой багажа, как на отдельный вид договора перевозки не основывался на действовавшем в тот период законодательстве.

Что же касается договора перевозки пассажира, то для его классификации использовались (применительно к соответствующим видам транспорта) различные критерии. Так, на железнодорожном транспорте перевозки пассажиров в зависимости от скорости движения делились на скорые и пассажирские; в зависимости от расстояния следования - на дальние, местные и пригородные (ст. 121 УЖД). В зависимости от уровня удобства и обслуживания пассажира выделялись перевозки в спальном, купейном, плацкартном и общем вагоне.

На автомобильном транспорте в зависимости от дальности перевозки пассажиров дифференцировались на: городские, пригородные, междугородные и межреспубликанские перевозки (ст. 76 УАТ). По виду перевозочного средства выделялись автобусные перевозки и перевозки в маршрутном таксомоторе, а также перевозки в такси (ст. 78 УАТ).

Помимо договоров перевозки конкретных пассажиров на автомобильном транспорте применялись и определенные организационные договоры. Такие договоры заключались автопредприятиями не с пассажирами, а с организациями в целях обеспечения доставки их работников. В частности, предприятия автомобильного транспорта предоставляли по отдельным договорам автобусы предприятиям и организациям для перевозки рабочих и служащих к месту работы и обратно с оплатой по тарифам (ст. 90 УАТ). Кроме того, допускалось заключение между автотранспортными предприятиями и промышленными (строительными) организациями, жилые массивы и производственные объекты которых удалены от общих линий городского пассажирского транспорта, договоров на организацию специальных автобусных маршрутов для работников указанных организаций с покрытием дополнительных расходов в случае убыточности эксплуатации таких маршрутов за счет указанных организаций (ст. 90.1 УАТ) <*>.

<*> Ст. 90.1 была внесена в УАТ в соответствии с Постановлением Совета Министров РСФСР от 16 мая 1980 г. N 253 (СП РСФСР. 1980. N 13. Ст. 106).

На внутренневодном транспорте перевозки пассажиров делились: в зависимости от скорости движения - на экспрессные, скорые, пассажирские и экскурсионно-туристские; в зависимости от дальности следования - на транзитные, местные, пригородные, внутригородские и перевозки на переправах.

По своим общим гражданско-правовым характеристикам договор перевозки пассажира относился к числу договоров консенсуальных, двусторонних, возмездных. Консенсуальный характер договора проявлялся в том, что он считался заключенным уже в момент приобретения пассажиром проездного билета. Кроме того, договор перевозки пассажира никак не связан с передачей имущества, поэтому к указанному договору в принципе не может применяться конструкция реального договора. Тем более удивительно, что такие попытки предпринимались некоторыми правоведами. Например, по мнению А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика и Г.П. Савичева, "договор перевозки пассажира является реальным и считается заключенным с момента входа пассажира в транспортное средство для следования в пункт назначения и оплаты им проезда. При поездках в автобусах... и маршрутных таксомоторах заключение договора перевозок обычно совпадает с

моментом, когда пассажир приобретает проездной билет. При этом не имеет значения способ приобретения проездного билета (у шофера, кондуктора, через кассу-копилку или кассу-полуавтомат и т.д.). Момент приобретения проездного билета совпадает в этом случае с началом пользования пассажиром транспортным средством, т.е. с начальным периодом исполнения договора перевозки. Поэтому на автотранспортное предприятие по такому договору возлагается обязанность только доставить пассажира в пункт назначения" <*>.

<*> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 121.

Представляется, однако, что в описанных ситуациях речь идет лишь о том, что момент вступления договора в силу совпадает с фактическим занятием пассажиром места в транспортном средстве. В этом смысле можно говорить об особом порядке заключения договора перевозки пассажира и о том, что он исполняется в момент заключения, но никак не о реальном характере этого договора.

Справедливости ради необходимо отметить, что подобные изложенным взгляды на правовую природу договора перевозки пассажиров представляли собой редкое исключение. Напротив, консенсуальный характер этого договора рассматривался в качестве основного его отличия от договора перевозки грузов. Так, О.С. Иоффе обращал внимание на то, что "если перевозка грузов - чаще всего реальная сделка, то перевозка пассажиров во всех случаях консенсуальна. Это и понятно. Заключение реальных сделок предполагает передачу вещи, тогда как при пассажирской перевозке перемещаются люди, а не вещи. Поэтому иначе как консенсуальным договором она и не может быть оформлена" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 623.

Договор перевозки пассажира является двусторонним, поскольку и на стороне перевозчика, и на стороне пассажира имеется как обязанность, так и права требования, а также возмездным: за оказываемые услуги по доставке пассажира и его багажа в пункт назначения перевозчику полагается встречное предоставление в виде уплаты контрагентом провозных платежей.

От договора перевозки груза договор перевозки пассажира отличается еще и тем, что в последнем участвуют только два лица: перевозчик и пассажир, в то время как в отношениях, связанных с перевозкой груза, имеется третий участник - грузополучатель, а сам договор конструируется по модели договора в пользу третьего лица (получателя груза).

Обязанности перевозчика

Все обязанности перевозчика в правоотношениях, связанных с пассажирскими перевозками, могут быть разделены на три группы: общие обязанности, предусмотренные законодательством; обязанности, вытекающие из соответствующих правомочий пассажиров, и, наконец, основные обязанности, позитивно регулируемые договором перевозки пассажиров.

Действовавшее в советский период законодательство возлагало на транспортные организации общего пользования, занимавшиеся пассажирскими перевозками, целый ряд общих обязанностей, призванных обеспечить гражданам возможности по беспрепятственному пользованию услугами, предоставляемыми транспортными организациями. Такие общие обязанности были сформулированы в императивных нормах в виде определенных общих требований, предъявляемых к транспортным организациям, занимающимся пассажирскими перевозками. Например, согласно УЖД железные дороги должны были обеспечивать потребность населения в пассажирских перевозках, безопасность пассажиров при пользовании железнодорожным транспортом, необходимые условия для пассажиров, культурное обслуживание их на вокзалах и в поездах, своевременную перевозку и сохранность багажа пассажиров. Для этих целей железные дороги были обязаны обеспечивать движение всех пассажирских поездов строго по расписанию. Пассажирские вагоны, вокзалы и другие сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны были содержаться в образцовом техническом состоянии и чистоте, на вокзалах и в пассажирских поездах должна была быть организована продажа продуктов питания пассажирам (ст. 120).

В помещениях вокзалов надлежало вывешивать для сведения пассажиров расписания отправления и прибытия пассажирских поездов, таблицу стоимости проезда пассажиров и перевозки багажа, объявления о времени работы билетных и багажных касс, о наличии свободных мест в поездах, указатели размещения вокзальных помещений (ст. 122 УЖД).

Железная дорога должна была обеспечить на железнодорожных вокзалах работу камер хранения, которые были обязаны принимать от пассажиров ручную кладь независимо от наличия проездных документов, за исключением легковоспламеняющихся и других опасных веществ. Время работы камер хранения ручной клади устанавливалось начальником станции в зависимости от расписания движения поездов и от местных условий (ст. 127 УЖД) <*>.

<*> Положения, содержащие аналогичные требования к транспортным организациям, занимающимся пассажирскими перевозками, действовали и на других видах транспорта (см. ст. 77, 80 УАТ, ст. 104 УВВТ, ст. 75 ВК СССР).

Вторая группа обязанностей транспортных организаций состояла в обеспечении условий для реализации пассажиром тех правомочий, которыми он был наделен в соответствии с транспортным законодательством. В частности, при железнодорожной пассажирской перевозке пассажир наделялся следующими правами: а) приобрести билет в любой поезд и любой вагон до названной им станции назначения, открытой для пассажирских операций, по кратчайшему направлению следования пассажирских поездов, с наименьшим числом пересадок или по маршруту, удобному по времени; б) провозить вместе с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше пяти лет, если он не занимает отдельного места <*>; в) провозить с собой бесплатно ручную кладь не свыше 36 кг и дополнительно в пригородных поездах не свыше 50 кг за плату по багажному тарифу; г) сдавать к перевозке багаж по проездному билету за плату по установленному тарифу; д) делать остановку в пути с продлением срока годности билета не более чем на 10 суток; е) продлить в случае болезни в пути срок годности билета на все время болезни (по предъявлении справки лечебного учреждения); ж) изменить один раз в течение поездки маршрут, указанный в билете, не изменяя станции назначения; з) занять в пути следования свободное место в вагоне более высокой категории с доплатой разницы в стоимости проезда; и) выехать с поездом, отходящим ранее того поезда, на

который взят билет, сделав на нем необходимую отметку в кассе станции (ст. 128 УЖД).

<*> На автомобильном транспорте действовало правило, согласно которому пассажир имел право провозить вместе с собой бесплатно в автобусах городских и пригородных маршрутов и в маршрутных таксомоторах одного ребенка в возрасте не старше семи лет (на междугородных маршрутах - не старше пяти лет), если он не занимал отдельного места (ст. 81 УАТ).

Пассажирам также предоставлялось право бесплатно пользоваться определенными услугами, предоставляемыми транспортными организациями, в частности комнатами отдыха, комнатами матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в перевозке по вине перевозчика <*>.

<*> См., напр., ст. 81 ВК СССР.

Основные обязанности перевозчика, регулируемые договором перевозки пассажира, состояли в том, что перевозчик должен был: предоставить пассажиру место в соответствии с проездным билетом последнего; принять от него багаж; своевременно доставить пассажира и его багаж в пункт назначения; выдать багаж пассажиру или иному лицу по предъявлении багажной квитанции; обеспечить безопасность пассажира в пути следования.

На морском транспорте указанные обязанности перевозчика охватывали не только время нахождения пассажира на судне, но и время посадки на судно и высадки, а также время доставки пассажира водным путем с берега на судно и обратно, если плата за доставку была включена в стоимость билета либо судно, используемое для доставки, было предоставлено перевозчиком (ст. 167 КТМ СССР).

В случае непредоставления пассажиру места в вагоне согласно купленному билету железная дорога была обязана предоставить пассажиру при его согласии место в другом вагоне, хотя бы и более высокой категории, без взимания доплаты. Если пассажиру предоставлялось место, оплачиваемое ниже стоимости купленного им билета, ему возвращалась разница в стоимости проезда. При невозможности предоставить место в этом же поезде железная дорога была обязана по требованию пассажира предоставить ему соответствующее место в другом поезде (ст. 129 УЖД). Аналогичные обязанности возлагались на перевозчика при внутренневодных перевозках (ст. 111 УВВТ). Вместе с тем невыполнение перевозчиком своей обязанности по предоставлению пассажиру места согласно купленному билету не рассматривалось в качестве основания для применения к нему имущественной ответственности: ни один из транспортных уставов и кодексов не содержал норм об ответственности перевозчика за это нарушение.

Отсутствовала в транспортном законодательстве и какая-либо ответственность за нарушение перевозчиком обязанности по своевременной доставке пассажира в пункт назначения. И только за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира на перевозчика возлагалась ответственность по общим правилам возмещения вреда (ст. 77 Основ гражданского законодательства 1961 г.).

Гораздо внимательнее отнесся законодатель к регламентации обязанностей перевозчика по доставке в пункт назначения сданного пассажиром багажа. Так, железные дороги были обязаны

производить перевозку багажа во всех дальних и местных поездах, а также в почтово-багажных поездах и не менее чем в одной паре пригородных поездов в сутки на участках с развитым пригородным движением. Железная дорога была обязана по предъявлении пассажиром проездного билета принять к перевозке багаж и отправить его в том же поезде, в котором следует пассажир. В удостоверение приема багажа к перевозке пассажиру выдавалась багажная квитанция. К перевозке багажом от пассажира принимались такие вещи и предметы, которые по своим размерам, упаковке и свойствам могли быть без затруднений погружены и размещены в багажном вагоне и не могли причинить вреда багажу других пассажиров. Срок доставки багажа определялся временем следования до станции назначения поезда, с которым был отправлен багаж. Багаж выдавался на станции назначения предъявителю багажной квитанции. Выдача багажа производилась в течение всего времени, когда станция была открыта для операций по пассажирским перевозкам (ст. 131 - 135 УЖД).

При автомобильных перевозках принятый к перевозке отдельно от пассажира багаж должен был быть доставлен в пункт назначения не позднее дня прибытия пассажира в этот пункт по расписанию (ст. 88 УАТ).

На внутренневодном транспорте действовали правила, согласно которым пароходство было обязано по предъявлению пассажиром проездного билета принять к перевозке багаж и отправить его на том же судне, на котором следует пассажир. Багаж принимался к перевозке без ограничения количества. В подтверждение приема багажа к перевозке пассажиру выдавалась багажная квитанция. В пункте назначения багаж выдавался пассажиру по предъявлении багажной квитанции. Выдача багажа производилась в течение всего времени, когда порт или пристань были открыты для соответствующих операций. В пункте назначения багаж хранился бесплатно в течение 24 часов, считая с начала календарных суток, следующих за днем прибытия багажа, после чего за хранение багажа взималась плата в размере, установленном тарифом (ст. 116 - 119 УВВТ).

Подробно и детально регламентировались транспортным законодательством вопросы, связанные с последствиями недоставки сданного к перевозке багажа, а также судьба поступившего, но не востребованного пассажирами багажа. Так, в соответствии с УЖД (ст. 134) пассажир имел право считать багаж утраченным и потребовать возмещения его стоимости, если багаж не прибывал на станцию назначения по истечении 10 суток после окончания срока его доставки. При внутренневодных перевозках в отношении перевозки багажа действовали те же сроки доставки, что и при перевозке грузов большой скоростью. Пассажир был вправе считать багаж утраченным и требовать оплаты его стоимости, если багаж не прибывал в порт (пристань) назначения в течение 20 суток после окончания срока доставки (121 УВВТ).

Багаж, не востребованный в течение 30 дней, подлежал передаче торгующим организациям для продажи в порядке, устанавливаемом правилами перевозок пассажиров и багажа, а пассажир (предъявитель багажной квитанции) в течение шестимесячного срока имел право получить сумму, уплаченную транспортному предприятию торгующей организацией за переданный последней невостребованный багаж для продажи, за вычетом суммы, причитающейся перевозчику за перевозку багажа и его хранение в пункте назначения (ст. 136 УЖД, ст. 89 УАТ, ст. 120 УВВТ).

При всех видах перевозок пассажиров, за исключением внутренневодных, перевозчик нес ответственность за несохранность перевозимого багажа и нарушение сроков его доставки, которая основывалась на принципе вины. Так, в соответствии с КТМ СССР (ст. 176) перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке багажа, а также за просрочку в его доставке, если не докажет, что утрата, недостача, повреждение или просрочка произошли не по его вине. При воздушных перевозках перевозчик нес ответственность за утрату, недостачу или повреждение багажа,

если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения вреда или что такие меры невозможно было принять (ст. 97 ВК СССР) <*>.

<*> См. также: ст. 165 УЖД, ст. 138 УАТ.

И только при внутренневодных перевозках, так же как и в случаях несохранности грузов, ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение перевозимого багажа строилась не на принципе вины: перевозчик нес ответственность за несохранность багажа, если он не докажет, что факты несохранности произошли вследствие обстоятельств, которые пароходство не могло предотвратить и устранение которых от него не зависело. Более того, в этом случае действовал и перечень обстоятельств, служивших основанием освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимых грузов (ст. 192 УВВТ), когда возложение на перевозчика ответственности за утрату, недостачу и перевозку груза (багажа) допускалась лишь в том случае, если предъявитель претензии (иска) сумеет доказать вину перевозчика в несохранности груза (багажа), т.е. применялась презумпция невиновности перевозчика (ст. 210 УВВТ).

Определяя ответственность перевозчика за несохранность перевозимого багажа, все транспортные уставы и кодексы проводили четкую грань между понятиями "багаж" и "ручная кладь". При этом они исходили из того, что забота о целостности и сохранности ручной клади, перевозимой пассажиром с собой, лежит на обязанности пассажира. Что же касается перевозчика, то он мог быть привлечен к ответственности за несохранность ручной клади лишь в том случае, если пассажир докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли вследствие вины перевозчика в форме умысла или неосторожности (ст. 165 УЖД, ст. 176 КТМ, ст. 138 УАТ, ст. 211 УВВТ, ст. 97 ВК СССР).

Обязанность пассажира

Основная обязанность пассажира по договору пассажирской перевозки состояла в том, что он должен был иметь проездной билет, дающий ему право требовать от перевозчиков доставки в пункт назначения. Приобретение проездного билета рассматривалось как своеобразная форма предварительной оплаты услуг перевозчика, который в свою очередь должен был обеспечить пассажиру необходимые условия для внесения указанной платы за перевозку. Например, в соответствии со ст. 123 УЖД каждый пассажир обязан иметь билет на проезд в поезде; железная дорога обязана обеспечить продажу пассажиру проездного билета до указанной им станции назначения, открытой для пассажирских операций.

Продажа билетов пассажирам должна была производиться как в день отправления подвижного состава, так и в предварительном порядке. К примеру, на внутренневодном транспорте действовали правила, согласно которым продажа билетов производилась: в кассах предварительной продажи - заблаговременно, но не ранее чем за семь суток до отправления судна; в кассах суточной продажи - в день продажи - в день отправления судна; на промежуточных пристанях - с момента получения телеграммы о наличии свободных мест на судах, но не позднее чем за один час до их прибытия (ст. 114 УВВТ).

Приобретая проездной билет, пассажир имел возможность выбрать условия заключаемого с перевозчиком договора перевозки и соответственно уровень обслуживания (категория, класс билета).

Проездной билет нередко рассматривался в юридической литературе как письменная форма договора. Так, по мнению А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика, Г.П. Савичева: "Договор перевозки пассажира может быть заключен как в письменной, так и в устной форме. Письменной формой договора перевозки пассажира в автобусах и маршрутных таксомоторах является проездной билет... Например, проездной билет при междугородных перевозках содержит все основные условия договора: время и день отправления, номер рейса, места, представляемого пассажиру, пункт назначения, стоимость проезда. Факт наличия проездного билета у пассажира означает заключение договора перевозки пассажира на условиях, предусмотренных в билете, а также удостоверяет внесение проездной платы. При поездках в индивидуальных таксомоторах договор заключался в устной форме путем соглашения пассажира с водителем такси, который в этом случае выступает в качестве представителя автотранспортного предприятия. Особое правовое значение имеют месячные проездные билеты. Приобретение таких билетов свидетельствует лишь о предварительном внесении проездной платы, но еще не означает заключения договора на конкретную перевозку. Такой договор считается заключенным в начальный момент пользования транспортным средством" <*>.

<*> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. С. 122 - 123.

Последнее утверждение вызывает сомнения. Ведь приобретение пассажиром месячного проездного билета представляет собой юридический факт (сделку), во-первых, свидетельствующий о выполнении пассажиром обязанности по оплате услуг перевозчика, которые будут ему оказаны в течение соответствующего месяца, а во-вторых, дающий пассажиру право требования от перевозчика предоставления таких услуг. И в первом, и во втором случае права и обязанности перевозчика и пассажира, возникающие из указанной сделки (приобретение проездного билета), носят, конечно же, договорный характер, а сама сделка не может быть не чем иным, как договором перевозки пассажира с заранее определенным сроком существования соответствующего обязательства.

Помимо наличия проездного билета на пассажира возлагался также ряд обязанностей, связанных с необходимостью соблюдения общественного порядка, правил безопасности и обеспечения сохранности имущества транспортных организаций. Невыполнение указанных обязанностей могло повлечь за собой определенные негативные последствия. Например, согласно УВВТ (ст. 115) пассажир был обязан соблюдать общественный порядок, действующие на судне правила внутреннего распорядка и бережно относиться к имуществу водного транспорта. Если пассажир нарушил общественный порядок и правила внутреннего распорядка и не прекратил нарушения после предупреждения администрацией судна, капитан мог удалить пассажира с судна независимо от наличия у него проездного билета.

Транспортные организации имели право осуществлять контроль за соблюдением пассажирами указанных обязанностей. Так, в соответствии со ст. 91 ВК СССР в целях обеспечения безопасности полетов, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей гражданских воздушных судов органам гражданской авиации, милиции, таможенным учреждениям и пограничным войскам предоставлялось право производить досмотр ручной клади, багажа и личный досмотр пассажиров гражданских воздушных судов. Досмотр производился в аэропорту (городском аэровокзале) либо на воздушном судне. При отказе пассажира от досмотра в аэропорту (городском аэровокзале) перевозчик был вправе расторгнуть договор воздушной перевозки с возвращением платы за перевозку за вычетом специального сбора в размере до 25% стоимости билета.

Особые случаи изменения и прекращения договора

По общему правилу договор перевозки пассажира, как и всякий гражданско-правовой договор, прекращался его надлежащим исполнением. Вместе с тем все транспортные уставы и кодексы предусматривали определенные случаи, когда пассажир наделялся правом требовать от перевозчика изменения договора перевозки, а также правом на односторонний отказ от договора, и регламентировали последствия таких действий пассажира.

Например, транспортным законодательством допускалось изменение условий договора перевозки путем продления срока годности проездного билета. Так, в УЖД (ст. 124) имелась норма, согласно которой железная дорога была обязана продлить срок годности железнодорожного проездного билета в следующих случаях: а) при непредоставлении пассажиру места в поезде (кроме пригородного) - на время до отправления следующего поезда, в котором пассажиру будет предоставлено место; б) при опоздании согласованных поездов в пунктах пересадки - на все время задержки транзитного пассажира до предоставления ему возможности продолжать поездку; в) при болезни пассажира - на все время болезни; г) при остановке пассажира в пути - на срок не более 10 суток <*>. По договору железнодорожной перевозки пассажира последний имел также право при опоздании на поезд в течение трех часов, а вследствие болезни или несчастного случая - в течение трех суток с момента отправления поезда, на который был приобретен билет, возобновить без дополнительной оплаты проездные документы (кроме доплаты за спальные места) на другой поезд или получить обратно с разрешения начальника станции стоимость проезда за вычетом спального места (ст. 128 УЖД). Аналогичным правом пользовались пассажиры на автомобильном транспорте (ст. 81 УАТ).

<*> См. также ст. 112 УВВТ.

Все транспортные уставы и кодексы признавали также за пассажиром право на односторонний отказ от договора перевозки, разница состояла лишь в последствиях такого отказа, которые в свою очередь, ставились в зависимость от причин отказа пассажира от перевозки и от времени соответствующего заявления пассажира либо его действий, свидетельствующих об отказе от договора перевозки. Так, в КТМ СССР содержались нормы, согласно которым пассажир был вправе в любое время до отхода судна, а после начала рейса - в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров, отказаться от договора перевозки. Пассажир, уведомивший перевозчика об отказе от перевозки, имел право получить обратную плату за проезд и за провоз багажа в порядке, размере и в сроки, устанавливаемые правилами перевозок. Если пассажир отказался от перевозки не позднее установленного срока, либо не явился к отходу судна из-за болезни, либо отказался до отхода судна от перевозки по этой же причине или по причинам, зависящим от перевозчика, пассажиру возвращалась вся уплаченная им плата за проезд и провоз багажа (ст. 172).

При воздушных перевозках пассажир имел право отказаться от полета и получить обратно уплаченную за перевозку сумму в случаях: а) болезни пассажира или члена его семьи, следующего совместно с ним на воздушном судне; б) задержки вылета воздушного судна из пункта отправления или замены одного воздушного судна судном другого типа; в) возвращения судна, не выполнившего рейс, в пункт отправления; г) уведомления перевозчика об отказе от полета не позднее определенного

срока, устанавливаемого правилами перевозок. При отказе пассажира от полета за пределами этого срока пассажиру возвращалась внесенная им за перевозку сумма, но с удержанием сбора, размер которого не мог превышать 25% стоимости авиабилета. Пассажир имел также право отказаться от дальнейшего полета и получить обратно соответствующую часть внесенной за перевозку суммы, когда рейс был прерван вследствие вынужденной посадки или по иной причине или когда отправка пассажира из аэропорта пересадки не состоялась в течение гарантированного срока, а равно в случае болезни пассажира или члена его семьи, следующего совместно с ним на воздушном судне (ст. 82 ВК СССР).

Аналогичные правила, наделявшие пассажира правом на односторонний отказ от договора перевозки, имелись также в УЖД (ст. 128), УАТ (ст. 81), УВВТ (ст. 111).

12. Договор буксировки

Понятие и виды договора буксировки

В КТМ СССР и УВВТ имелись отдельные главы (разделы), посвященные договору буксировки: договору морской буксировки (гл. XI КТМ) и договору буксировки плотов и судов (разд. VI УВВТ), - которые содержали похожие, но не совпадающие определения указанного договора.

Под договором морской буксировки понимался такой договор, по которому владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние, либо в течение определенного времени, либо для выполнения маневра. Буксировка леса в плотях регулировалась правилами гл. VIII КТМ СССР, т.е. нормами о договоре морской перевозки груза (ст. 187).

В соответствии со ст. 126 УВВТ по договору буксировки пароходство обязано было за установленную плату буксировать плот или судно до определенного пункта, или в течение определенного времени, или для выполнения определенного маневра; при буксировке плотов и судов в соответствующих случаях применялись правила, предусмотренные в разд. IV УВВТ ("Планирование и организация перевозок грузов").

В юридической литературе в советское время не было единства мнений по поводу правовой природы договора буксировки, сферы его действия, места указанного договора среди иных гражданско-правовых договоров.

Некоторые правоведы полагали, что договор буксировки (включая его разновидности: договор буксировки судна и договор буксировки плота) является самостоятельным договором, отличающимся от договора перевозки грузов. Так, М.А. Тарасов видел отличие договора буксировки от договора перевозки в том, что при перевозке груз переходит во владение перевозчика, а при буксировке остается во владении контрагента транспортного предприятия <*>. А.Д. Кейлин подчеркивал, что "если при договоре морской перевозки грузов перевозчик принимает на сохранность перевозимый груз, то при буксировке, поскольку иное не будет обусловлено, буксируемое судно не передается на сохранность владельцу буксира" <***>.

<*> См.: Тарасов М.А. Очерки транспортного права. С. 156.

<*> Кейлин А.Д. Советское морское право. М., 1954. С. 253.

М.Е. Ходунов подчеркивал, что в отличие от договора перевозки груза "предметом договора буксировки является не груз, находящийся на борту судна, а плавучий объект. Кроме того, договором буксировки может быть предусмотрена как доставка буксируемого объекта в определенный пункт, так и продвижение его в том или ином направлении в течение определенного времени (например, до изменения метеорологических условий плавания...), а также выполнение определенного маневра (например, подводка одного плота к другому для счалки... перестановка судна от одного причала к другому)" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 135.

В то же время некоторые правоведы, полагая, что самостоятельный характер имеет только договор буксировки судна, отмечали несомненное сходство отношений, регулируемых договором буксировки плотов и договором перевозки грузов. Например, Б.Б. Черепахин не видел различия между указанными договорами в тех случаях, "когда буксируемое судно вместе с перевозимым на нем грузом целиком и полностью вверено буксировщику, и этот последний принял попечение над судном и находящимся на нем грузом" <*>.

<*> Черепахин Б.Б. Понятие и содержание договора буксировки // Вестник ЛГУ. 1956. N 11. С. 112.

Еще более определенным образом выразил свою точку зрения на рассматриваемую проблему А.Л. Маковский, который, соглашаясь с самостоятельным характером договора морской буксировки судна, подчеркивал, что отношения, складывающиеся при буксировке леса в плотях, мало чем отличаются от отношений перевозки. "Их особенности вытекают не из различной экономической природы буксировки леса в плотях и перевозки грузов, - отмечал А.Л. Маковский, - а лишь из технических особенностей транспортировки груза при буксировке и при перевозке. По сути дела, буксировка леса в плотях - это перевозка плавающего груза" <*>. Более того, А.Л. Маковский находил ситуации, когда и отношения, связанные с буксировкой судна, должны регулироваться правилами о перевозке груза. Он указывал: "Если буксируемое и буксирующее суда принадлежат одному лицу, а груз другому, то имеет место обычный договор перевозки грузов" <*>.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 53 - 54.

<*> Маковский А.Л. Указ. соч. С. 55.

Сторонники единого самостоятельного договора буксировки выработали и единое определение этого договора, в равной степени охватывающее (по их мнению) как буксировку судов, так и буксировку плотов. Так, М.Е. Ходунов сформулировал следующее определение договора буксировки:

"По договору буксировки владелец одного судна (буксировщик) обязывается буксировать за установленную плату другое судно, плот или иной плавучий объект, плавучий док, дноуглубительный снаряд, плавучий кран и т.п. либо до определенного пункта, либо в течение определенного времени, либо для выполнения определенного маневра" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 135.

Несколько позже свое определение договора буксировки дал и О.С. Иоффе: "Буксировка и есть договор, в силу которого одна сторона, буксировщик, обязуется за вознаграждение, уплачиваемое другой стороной, владельцем буксируемого объекта, буксировать (тянуть или толкать) этот объект в соответствии с заданием, указанным в договоре" <*>. По мнению О.С. Иоффе, "самостоятельность буксировки, не связанной с доставкой груза, очевидна", взгляду на буксировку плотов как на разновидность перевозки груза "присущи... пороки, выражающиеся в пренебрежении спецификой работы транспорта вообще, не говоря уже об отдельных видах деятельности транспортных предприятий". Говоря о договоре буксировки плотов, О.С. Иоффе признает: "Не столь очевидна правовая самостоятельность буксировки, экономическим эффектом которой является перемещение грузов. Казалось бы, не все ли равно, как, например, доставляется лес - на самом судне или в виде буксируемого плота? Экономический результат в обоих случаях один и тот же". Однако, несмотря на это, далее делается вывод: "Но юридически отношения сторон строятся по-разному, с точки зрения выполняемых функций, предоставленных прав и возложенных на контрагентов обязанностей, ибо перевозчик имеет дело с грузом, а буксировщик с плавучим объектом. Указанное обстоятельство и служит главной причиной, предопределяющей самостоятельность договора буксировки независимо от особенностей его отдельных разновидностей" <***>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 633.

<***> Там же. С. 634.

И все же нельзя не заметить, что концепция единого самостоятельного договора буксировки с двумя его разновидностями: буксировка судов и буксировка плотов - не соответствовала правовым нормам о данном договоре и той сфере его действия, которая была отведена договору буксировки транспортным законодательством.

Кодекс торгового мореплавания, определяя предмет договора морской перевозки, включал в него лишь действия по буксировке другого судна или иного плавучего объекта. Что касается буксировки леса в плотях, то такие действия перевозчика (буксировщика) были исключены из сферы отношений, охватываемых договором морской перевозки, и, более того, прямо и полностью подчинены правилам о договоре морской перевозки грузов (ст. 187 КТМ СССР). Следовательно, на морском транспорте договор буксировки леса в плотях однозначно рассматривался в качестве разновидности договора морской перевозки грузов, а не некоего договора буксировки, во всяком случае, по способу правового регулирования указанного договора.

На внутренневодном транспорте правовое регулирование договора буксировки строилось иначе. Предмет обязательства, вытекающего из данного договора, составляли действия по буксировке как

судов, так и плотов. Однако указание законодателя на то, что при буксировке судов и плотов в соответствующих случаях применяются правила, регулирующие перевозку грузов, свидетельствует о том, что и здесь не утрачивается связь с договором перевозки грузов. В разд. IV УВВТ ("Планирование и организация перевозок грузов"), положения которого в соответствующих случаях подлежали применению к отношениям, связанным с буксировкой судов и плотов, имелись отдельные правила, регламентирующие отношения, связанные с буксировкой судов и плотов, однако все указанные правила касались лишь особенностей планирования и организации перевозок (буксировки) и не затрагивали обязательства, вытекающие из договора перевозки груза или договора буксировки судов (плотов). Например, согласно ст. 53 УВВТ перевозка грузов и буксировка плотов и судов по внутренним водным путям осуществлялись по планам, утвержденным в установленном порядке; ст. 61 УВВТ установила обязанность подавать не позднее чем за пять дней до начала декады заявки на погрузку грузов и буксировку судов и плотов, а также правило о том, что предъявление плотов к буксировке и подача для этой цели тяги производятся по календарным графикам. В этой же статье имеются положения о том, что: при перевозке и буксировке по графику пароходство за двое суток до наступления каждой декады или пятидневки составляет и согласовывает с грузоотправителем на основании его заявки график погрузки судов и буксировки плотов на каждую декаду или пятидневку и сообщает его отправителю; в графике указываются наименование и количество груза или количество древесины в плотках по пунктам отправления и назначения, дни и часы предъявления груза или плотов, подача тоннажа или тяги. Буксировка плотов упоминалась также в нормах, регламентировавших действия пароходства по сгущению подачи тоннажа и запрещению перевозки грузов в определенных направлениях, разд. IV УВВТ, действие которого распространялось в соответствующих случаях и на отношения, связанные с буксировкой судов и плотов. Отсюда следуют два вывода: во-первых, в данном разделе отсутствовали специальные правила, предназначенные для регулирования отношений, вытекающих из договора буксировки судов и плотов, а значит, законодатель имел в виду применение к указанным отношениям норм о перевозке грузов; во-вторых, нормы о перевозке грузов, включенные в разд. IV УВВТ, по своему содержанию не предназначены для регулирования отношений, вытекающих из договора буксировки судов, сфера их субсидиарного применения ограничивается лишь договором буксировки леса в плотках как особого вида перевозимых грузов.

В связи с этим нельзя согласиться с суждением О.С. Иоффе, который утверждал следующее: "Некоторое сходство договоров перевозки грузов и буксировки плотов - факт не оспоримый. Именно поэтому... нормы, рассчитанные на перевозку грузов, применяются в значительной своей части и в области отношений по буксировке плотов. Но сходство не есть тождество, и только этим можно объяснить применение не прямо, а лишь по аналогии к одному из договоров норм, сконструированных для другого договора" <*>. В этом высказывании есть неточность и формально-юридического толка: в случае, когда законодатель прямо указывает те нормы, которые подлежат применению к соответствующим отношениям, нет места правоприменению по аналогии, а есть прямое регулирование указанных правоотношений названными нормами. Оговорка законодателя о том, что указанные правила применяются не во всех, а лишь в соответствующих случаях, означает, что эти правила применяются к соответствующим отношениям субсидиарно в части, не урегулированной специальными правилами, регламентирующими договор буксировки плотов. Субсидиарное применение норм о договоре перевозки грузов к договору буксировки плотов может свидетельствовать о соотношении указанных договоров как "рода" и "вида".

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 635.

Таким образом, и на морском, и на внутренневодном транспорте договор буксировки леса в плотях представляет собой отдельный вид договора перевозки грузов, выделяемый по признаку особенностей предмета договора, вернее, его материального объекта - специфического груза (лес в плотях), предопределяющего необходимость установления специальных правил, касающихся и юридического объекта - действий по перемещению этого груза (буксировка плотов). Такое специальное регулирование договора буксировки плотов обеспечивалось: на внутренневодном транспорте разд. VI УВВТ, а также Правилами буксировки плотов <*>; на морском транспорте - Правилами буксировки леса в плотях <***>. В части, не урегулированной указанными специальными правилами, к отношениям, вытекающим из договора буксировки плотов, подлежали субсидиарному применению общие правила о договорах перевозки грузов.

<*> Устав внутреннего водного транспорта СССР и Правила перевозок грузов. М., 1970.

<***> Общие правила перевозки грузов, пассажиров и багажа по морским путям сообщения на судах Министерства морского флота СССР. М., 1963. С. 444.

Такой подход не имеет ничего общего с пороками, "выражающимися в пренебрежении спецификой работы транспорта", как утверждал О.С. Иоффе <*>, а напротив, исходит из реальной системы правового регулирования договора буксировки плотов, а не из теоретических представлений того или иного автора о природе соответствующего договора. В противном случае, основываясь лишь на специфике работы транспорта, всякую перевозку специфических грузов, и в частности когда грузы перевозятся не внутри подвижного состава, а обязанности перевозчика состоят в буксировке такого груза ("тянуть и толкать", как этот способ перевозки определил О.С. Иоффе <***>), придется квалифицировать как самостоятельный гражданско-правовой договор. Практика знает немало таких "договоров", например транспортировки железной дорогой порожних вагонов (перевозка так называемого груза на колесах), доставки автомобильным транспортом получателю грузов в принадлежащих последнему фургонах или прицепах и т.п. Думается, что такой подход непригоден для серьезной классификации договоров и определения их места в системе иных гражданско-правовых договоров.

<*> См.: Иоффе О.С. Указ. соч. С. 634.

<***> См.: Там же. С. 633.

Что же касается договора буксировки судов, который однозначно признавался в юридической литературе самостоятельным транспортным договором, то и здесь требуются некоторые уточнения. В тех случаях, когда предмет договора составляет буксировка судна или иного объекта (плавающий кран, док и т.п.) до определенного пункта и выдача его получателю (ст. 126 УВВТ), например несамоходного судна (баржи), то представляется правильным квалифицировать отношения, складывающиеся между владельцем судна и буксировщиком - транспортной организацией как отдельный вид договора перевозки груза, выделяемый, как и в случае с буксировкой плотов, по признаку специфических свойств такого груза (так называемый плавающий груз). Такой подход дает

возможность и к этим отношениям в части, не урегулированной специальными правилами о буксировке судна, применять субсидиарно общие правила о перевозке груза. Видимо, данное обстоятельство имел в виду законодатель, когда он распространял действие правил о договоре перевозки на отношения, связанные с буксировкой судов (например, ч. 2 ст. 126 УВВТ).

Иное дело договор буксировки судна, по которому владелец одного судна обязуется буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние, либо в течение определенного времени, либо для выполнения маневра (например, ст. 187 КТМ СССР). Предмет такого договора четко отграничивается от предмета договора перевозки груза, поскольку не включает в себя действий владельца буксирующего судна по доставке объекта в пункт назначения и выдаче его получателю. Более того, в этом случае получатель вообще не является участником договорных отношений, из чего следует вывод о том, что вторым бесспорным критерием разграничения договора буксировки судна и договора перевозки груза служит субъектный состав (круг участников) указанных договоров.

Таким образом, договор буксировки судна, за одним исключением, возможным только на внутренневодном транспорте, действительно может быть признан самостоятельным гражданско-правовым договором, относящимся (в широком смысле) к договорам об оказании услуг. С точки зрения общей характеристики гражданско-правовых договоров договор буксировки судна является консенсуальным, двусторонним, возмездным договором.

Консенсуальный характер данного договора выражается в том, что обязанности сторон возникают до момента передачи буксируемого судна. Об этом свидетельствовала и формулировка, содержащаяся в законодательном определении договора морской буксировки судна: владелец буксирующего судна обязуется буксировать другое судно (ст. 187 КТМ СССР).

Иначе решался вопрос применительно к договору внутренневодной буксировки судна, по которому пароходство обязано было буксировать плот или судно и заключение которого удостоверялось накладной и выдаваемой пароходством квитанцией в приеме судна к буксировке. Здесь договор буксировки плотов и судов был сконструирован по традиционной для договора перевозки конкретного груза модели реального договора. Вместе с тем иные обязанности сторон (по подготовке судна к буксировке, его осмотру, приему к перевозке и т.п.) составляют содержание обязательства, вытекающего непосредственно из закона или из особого соглашения сторон (например, согласование графика и декадных заданий по выполнению плана перевозки).

Что касается договора буксировки леса в плотях, то он как отдельный вид договора перевозки во всех случаях является реальным договором. Вместе с тем законодательство не исключало, что отношения сторон, связанные с буксировкой леса в плотях, могут регулироваться организационными договорами: годовым договором на морском транспорте и навигационным договором на внутренневодном транспорте, которые, конечно же, относятся к числу консенсуальных договоров.

Правда, в юридической литературе высказывалось мнение о том, что такие организационные договоры не являются договорами буксировки. Так, М.Е. Ходунов утверждал: "Не является договором буксировки навигационный договор, в котором определяются метод выполнения плана буксировки и условия буксировки, не предусмотренные планом, уставом и правилами буксировки, а также договор об условиях буксировки, подобно тому, как не является договором перевозки соглашение о подаче вагонов для внеплановой перевозки" <*>. Представляется, однако, что такой подход, когда соглашение сторон, по которому согласуются условия будущей буксировки, составляющие предмет и содержание договора буксировки, не признается договором буксировки, не

соответствует ни природе такого соглашения сторон, ни здравому смыслу.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 137.

Договоры буксировки и судов, и плотов являются двусторонними, поскольку предусматривают и права, и обязанности каждой из сторон, а также возмездными, поскольку за услуги по буксировке судов или плотов владельцу буксирующего судна причитается соответствующее вознаграждение.

По договору буксировки судов или иных плавучих объектов в зависимости от содержания обязанностей владельца буксирующего судна в юридической литературе различали три вида буксировки: буксировку судна или иного плавучего объекта на определенное расстояние; буксировку в течение определенного времени; буксировку для выполнения определенного маневра. По мнению О.С. Иоффе, второй вид буксировки (буксировка в течение определенного времени) являлся излишним. "По договору буксировки на определенное время, - указывает О.С. Иоффе, - буксировщик должен в течение установленного срока выполнять задания, связанные либо с буксированием объекта на расстояние, либо с осуществлением маневра. Следовательно, второй вид практически сводится к первому или третьему видам буксировки либо сочетает элементы того и другого" <*>. В связи с этим необходимо отметить, что такой вид договора буксировки, как буксировка в течение определенного времени, был прямо предусмотрен транспортным законодательством (ст. 126 УВВТ, ст. 187 КТМ СССР). Кроме того, в этом случае вовсе не имелось в виду, что буксирующее судно передается владельцу буксируемого плавучего объекта на время для осуществления операций по буксировке указанного плавучего объекта, как, видимо, полагал О.С. Иоффе. Речь идет о ситуациях, когда буксировка плавучего объекта осуществляется до встречи с другим судном, которое должно доставить буксируемый объект в место назначения, или до изменения метеорологических условий плавания и т.п. <***>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 635.

<***> См., напр.: Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 135.

Что же касается двух других видов буксировки, то они находили широкое применение в деятельности как морского, так и внутренневодного транспорта. С помощью договора буксировки на определенное расстояние оформлялись отношения по доставке грузов на несамоходных судах (баржах) из одного пункта в другой, доставка плавучих кранов, доков и других объектов в место аварии и т.п. Договором буксировки для выполнения определенного маневра регулировались отношения, связанные с подводом судна к причалу, перестановкой его от одного причала к другому и т.п.

Форма договора буксировки

Договор морской буксировки судна или иного плавучего объекта независимо от его вида и суммы вознаграждения, причитающейся владельцу буксирующего судна, мог быть заключен по

соглашению сторон как в письменной, так и в устной форме. Однако стороны такого договора должны были учитывать положение законодательства о том, что соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна могло быть доказываемо заинтересованной стороной исключительно письменными доказательствами (ст. 189 КТМ СССР).

В тех случаях, когда договор буксировки использовался сторонами для регулирования отношений, связанных с портовыми буксирными операциями: ввод судна и других объектов в порт и вывод из порта, выполнение маневров в порту и на подходах к нему и т.п., - они были вправе самостоятельно вырабатывать все условия своего соглашения, поскольку в отношении таких договоров содержащиеся в КТМ СССР нормы, регулировавшие договор буксировки, имели значение лишь диспозитивных правил (ст. 188 КТМ СССР).

В отличие от морской буксировки, на внутренневодном транспорте порядок заключения и форма договора буксировки жестко регламентировались императивными нормами. При предъявлении плота или судна к буксировке его владелец был обязан представить пароходству накладную, а пароходство должно было выдать квитанцию. К накладной на буксировку плота должна была быть приложена спецификация, с указанием в ней количества сплоченных единиц, сорта, породы, размера и количества леса в кубических метрах в каждой сплоченной единице, и фактура, в которой давалось полное и точное наименование такелажа, инвентаря и оборудования с указанием процента годности, а по тросам и цепям - с указанием диаметра и длины каждого конца. Оформление отношений по буксировке судов и плотов накладной и квитанцией свидетельствует о том, что на внутренневодном транспорте допускалось заключение такого договора исключительно в письменной форме.

Впрочем, и на морском транспорте договор морской буксировки плотов, который, как отмечалось, являлся отдельным видом договора морской перевозки грузов, оформлялся накладной, составляемой на основании спецификации отправителя. Накладная заполнялась портом отправления или капитаном буксирующего судна и подписывалась капитаном и отправителем.

Обязанности сторон

Обязанности сторон договора буксировки судов, а также договора буксировки плотов определялись законодательством применительно к соответствующим стадиям формирования договорных правоотношений. До передачи для буксировки соответственно судна или плота владелец буксируемого судна (плота) был обязан привести плот или судно, предъявляемые к буксировке, в состояние, годное для безопасного плавания и буксировки (ст. 127 УВВТ, ст. 190 КТМ СССР). Кроме того, владельцы буксируемых плотов были обязаны производить: формирование плотов и предъявление их к буксировке в заранее согласованных с пароходством пунктах и в сроки по согласованному календарному графику и условиям договора; выводку плотов к согласованным пунктам предъявления на буксировку; оборудование причальных устройств на лесостоянках в пунктах отправления и переформирования плотов. Владельцы плотов должны были обеспечивать предъявление плотов пароходству для осмотра не позднее чем за шесть часов до срока, установленного графиком.

Вторая обязанность, возлагавшаяся на владельца буксируемого судна (плота) на этой стадии формирования договорных отношений, - внесение платы за буксировку.

Со своей стороны владелец буксирующего судна был обязан до приема судна к буксировке

произвести его осмотр, а также проверку документов и оборудования (такелажа). При буксировке плотов он помимо осмотра плота должен был проверить: габариты плота - его длину, ширину и осадку и их соответствие установленным требованиям; объем плота, количество сплочных единиц в плоту и соответствие крепления и оборудования плота правилам и техническим условиям формирования плотов. Если в ходе проверки плота не выявлялись какие-либо дефекты, представители сторон составляли технический акт о готовности плота к буксировке. При обнаружении дефектов также составлялся технический акт с подробным описанием выявленных недостатков и с указанием сроков их устранения. После устранения дефектов производился повторный осмотр плота, а в техническом акте делались отметки об устранении выявленных ранее недостатков и о готовности плота к буксировке.

На внутренневодном транспорте буксируемые суда и плоты, снабженные якорями и лотами, должны были иметь экипаж, назначаемый организациями, которым принадлежали плот или судно. В остальных случаях допускалась буксировка судов и плотов без экипажа, но в сопровождении проводника, назначаемого владельцем буксируемого объекта. Экипаж буксируемого объекта подчинялся в оперативном отношении капитану буксирующего судна (ст. 127, 135 УВВТ).

На морском транспорте вопрос о подчиненности капитанов и экипажей буксируемого и буксирующего судов решался по соглашению сторон. При этом не исключалась возможность подчинения капитана и экипажа буксирующего судна командам капитана буксируемого судна (ст. 191, 192 КТМ СССР).

На стадии собственно буксировки судна (плота) обязанности по своевременной его доставке в пункт назначения возлагались на владельца буксирующего судна. При буксировке судна (плота) по внутренним водным путям владелец буксирующего судна нес обязанности по обеспечению сохранности буксируемого объекта. На морском транспорте обязанности по обеспечению сохранности буксируемого судна возлагались на владельца буксирующего судна в том случае, когда капитан буксирующего судна управлял буксируемым судном, экипаж которого подчинялся его командам.

Ряд самостоятельных обязанностей возлагался на экипаж буксируемого судна или плота (при внутренневодной буксировке). В частности, экипаж буксируемого судна был обязан принимать меры к сохранности груза, такелажа и другого имущества, находящегося на буксируемом судне или плоту, производить текущий ремонт плота или судна в пути, а в случае аварии принимать меры к ее ликвидации под руководством капитана буксирующего судна.

При буксировке плотов оба экипажа (буксирующего судна и плота) должны были производить совместно под руководством капитана расчалку, счаливание плотов в пути прохода отдельных затруднительных участков (мосты, перекаты, шлюзы), а также спаривание плотов.

Буксировка плотов завершалась их выдачей получателю. На этой стадии владелец буксирующего судна был обязан заблаговременно уведомить получателя о прибытии плота в пункт назначения. На получателя возлагалась обязанность указать капитану буксирующего судна место постановки плота и направить к моменту прибытия плота рабочих для его закрепления. После постановки на рейд по указанию получателя капитан буксирующего судна и получатель составляли акт об окончании буксировки, получатель также расписывался в дорожной ведомости. Если же плот прибывал с повреждениями, то помимо акта окончания буксировки составлялся также коммерческий акт.

В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, вытекающих из договора

буксировки судна (плота), сторона, нарушившая обязательство, несла ответственность, предусмотренную транспортным законодательством для участников обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов: за невыполнение плана перевозок грузов (буксировка судов и плотов), за сверхнормативный простой поданного под погрузку (для буксировки) тоннажа; за просрочку доставки груза (плота).

В отношении обязательств, связанных с буксировкой судов и плотов по внутренним водным путям, особым образом регулировалась лишь ответственность владельца буксирующего судна за вред, причиненный им буксируемому судну или плоту в случае аварии. Это связано с тем, что в УВВТ имелись нормы, определяющие поведение сторон договора буксировки на случай аварии. Согласно ст. 136 УВВТ в случае аварии плота капитан буксирующего судна был обязан принять все меры к ликвидации аварии, сохранению древесины и такелажа, хотя в ликвидации последствий аварии должны были участвовать также и экипаж плота, работники ближайшего порта (пристани), ближайшие сплавные конторы и леспромхозы. Сборка древесины по общему правилу возлагалась на владельца буксирующего судна (пароходство), за исключением только тех случаев, когда на определенных участках водных путей сборка древесины вменялась в обязанность некоторым лесосплавающим организациям. Собранная древесина должна была доставляться буксирующим судном в пункт назначения. Если же сборка древесины, распущенной из плотов при аварии, не могла быть осуществлена по обстоятельствам, которые пароходство не могло предотвратить, то об этом составлялся акт, направлявшийся владельцу плота и в судоходную инспекцию.

Ответственность владельца буксирующего судна (пароходства) ставилась в зависимость от того, насколько успешно он справлялся со своими обязанностями по устранению последствий аварии: владелец буксирующего судна (пароходство) был обязан возместить получателю стоимость древесины, распущенной при аварии буксируемого плота и не сданной по назначению, а также стоимость утраченного при аварии такелажа. В том случае, когда сбор древесины был возложен на лесосплавающую организацию, владелец буксирующего судна (пароходство) после оплаты получателю стоимости недоставленной древесины имел право взыскать с организации, производившей сбор древесины, сумму, выплаченную получателю, за вычетом стоимости работы по сбору древесины.

Владелец буксирующего судна (пароходство) освобождался от ответственности, если докажет, что вред буксируемому судну или плоту был причинен, а древесина не могла быть собрана вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (ст. 206 УВВТ).

При морской буксировке судов ответственность сторон за неисполнение и ненадлежащее исполнение обязательств могла быть определена их соглашением. Содержавшиеся в КТМ СССР немногочисленные нормы, регулирующие ответственность сторон по договору морской буксировки, в основном носили диспозитивный характер. Возложение ответственности за вред, причиненный соответственно буксирующему судну или буксируемому судну (иному плавучему объекту), ставилось в зависимость от того, на кого из капитанов судов были возложены обязанности по управлению буксировкой, что также определялось соглашением сторон. Так, в случаях, когда капитан буксирующего судна управлял буксируемым судном (объектом), владелец буксирующего судна нес ответственность за ущерб, причиненный при буксировке буксируемому судну (объекту) или находящемуся на нем имуществу, если иное не было предусмотрено соглашением сторон. Если же капитан буксируемого судна (объекта) управлял буксирующим судном, на владельца буксируемого судна (объекта) возлагалась ответственность за ущерб, причиненный при буксировке буксирующему

судну и находящемуся на нем имуществу, при отсутствии соглашения сторон (ст. 192, 193 КТМ СССР).

Вместе с тем, если в процессе буксировки ущерб причинялся буксируемому судну (объекту) в связи с тем, что буксировка осуществлялась в ледовых условиях, владелец буксирующего судна мог быть привлечен к ответственности лишь в том случае, если было доказано, что ущерб причинен по его вине.

Глава III. ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ТРАНСПОРТНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

1. Гражданский кодекс РФ о договоре перевозки

Нормы о договоре перевозки, как, впрочем, и об иных видах договорных обязательств, были включены в разд. IV Гражданского кодекса РФ (далее - ГК), который в качестве части второй ГК был принят Государственной Думой Федерального Собрания РФ 22 декабря 1995 г. и введен в действие с 1 марта 1996 г. <*>.

<*> См. ст. 1 Федерального закона "О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации" (СЗ РФ. 1996. N 5. Ст. 411).

Уже в первых комментариях к части второй ГК, в том числе подготовленных правоведами, принимавшими участие в разработке его проекта <*>, обращалось внимание на значительное своеобразие гл. 40 ГК о договоре перевозки. Правовое регулирование в ГК отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, в значительной мере отличается от регламентации иных видов договорных обязательств. Достаточно сказать, что положениям, регулирующим столь сложные обязательства, как перевозка, законодатель посвятил лишь 14 статей (для сравнения, гл. 30 ГК о купле-продаже насчитывает более 100 статей). Дело в том, что основной пласт взаимоотношений грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей традиционно регулируется транспортными уставами и кодексами. Что же касается кодифицированных гражданско-правовых актов, то они, также традиционно, всегда включали в себя лишь отдельные принципиальные положения, определяющие систему правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа, а в остальном отсылали к транспортным уставам и кодексам (например, гл. 32 Гражданского кодекса РСФСР 1964 г., гл. 13 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 г.).

<*> См., напр.: Витрянский В.В. Перевозка (глава 40) // Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / Под ред. О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова. М., 1996. С. 398.

Сохранение такого методологического подхода в новом ГК оправданно еще и по той причине, что в соответствии с ним новые транспортные уставы и кодексы могли быть приняты на уровне

федерального закона (п. 2 ст. 784), что, по мысли разработчиков ГК, должно было гарантировать как единообразие правового регулирования сходных отношений, складывающихся при перевозке грузов разными видами транспорта, так и разумность и справедливость правил, регламентирующих перевозку для всех участников соответствующих отношений.

Правильность указанного подхода позже неоднократно подчеркивалась в различных исследованиях, посвященных договору перевозки. Например, О.Н. Садилов указывает: "Наличие в сфере транспорта системы законодательных актов об отдельных его видах обусловлено значительными транспортно-технологическими и правовыми особенностями в организации перевозок на отдельных видах транспорта, а также большим объемом нормативного регулирования в данной области. Это делает нецелесообразным объединение правовой регламентации транспортных операций в рамках одного закона" <*>. Аналогичного мнения придерживается Н.С. Ковалевская, которая пишет: "Правовое регулирование отношений по перевозке в наиболее общей форме закреплено в гл. 40 ГК (ст. 784 - 800). Однако специфика деятельности транспортных организаций в зависимости от вида транспорта существенно влияет на условия перевозки. Именно поэтому особенности правовой регламентации транспортных договоров на различных видах транспорта закреплены в специальном транспортном законодательстве" <***>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садилов. М., 1997. С. 369 - 370.

<***> Ковалевская Н.С. Перевозка // Бушев А.Ю., Городов О.А., Ковалевская Н.С. и др. Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. СПб., 1997. С. 305.

Вместе с тем, как правильно отмечал Г.П. Савичев, "значение нового ГК в регулировании перевозок грузов нельзя недооценивать... ГК расширяет сферу свободного волеизъявления сторон договора перевозки. В соответствии с ГК все транспортные уставы и кодексы принимаются на уровне федерального закона; в ГК впервые включена специальная статья об ответственности перевозчика применительно ко всем видам общественного транспорта; изменен претензионно-исковой порядок урегулирования споров, возникающих из перевозки грузов" <*>.

<*> Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательства // Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. В 2 т. Т. II, полутом 2. М., 2000. С. 46.

В то время, когда принимался и вводился в действие ГК (часть вторая), на территории Российской Федерации применялись ранее принятые транспортные уставы и кодексы: Кодекс торгового мореплавания Союза ССР (КТМ СССР), утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1968 г. <1>; Устав автомобильного транспорта РСФСР (УАТ), утвержденный Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. N 12 <2>; Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР (УВВТ), утвержденный Постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. <3>; Устав железных дорог Союза ССР (УЖД), утвержденный Постановлением Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. N 270 <4>; Воздушный кодекс СССР (ВК СССР), утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 мая

<1> Ведомости Верховного Совета СССР. 1968. N 39. Ст. 351.

<2> СП РСФСР. 1969. N 2 - 3. Ст. 8.

<3> Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР. М., 1956.

<4> СП СССР. 1964. N 5. Ст. 36.

<5> Ведомости Верховного Совета СССР. 1983. N 20. Ст. 303.

Все эти транспортные уставы и кодексы сохраняли свое действие на территории Российской Федерации с учетом правил, предусмотренных ст. 4 Федерального закона "О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации", впредь до принятия и введения в действие новых транспортных уставов и кодексов - федеральных законов. Естественно, названные транспортные уставы и кодексы применялись в части, не противоречащей нормам, содержащимся в гл. 40 ГК.

Мы попытаемся раскрыть содержание основных принципиальных положений ГК, регулирующих перевозки грузов, пассажиров и багажа, и показать, в чем состоят отличия нового порядка регулирования отношений по перевозке от ранее действовавшего законодательства.

Итак, перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. ГК расширил сферу свободного волеизъявления сторон договора перевозки, об этом свидетельствует правило о том, что условия перевозки отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются их соглашением, если транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное (п. 2 ст. 784 ГК).

Основной договор, опосредствующий перевозки грузов, - это договор перевозки грузов, сконструированный в ГК, как и прежде, по модели реального договора: перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за эту перевозку установленную плату (п. 1 ст. 785). Условия такого договора перевозки должны содержаться в соответствующем транспортном документе: на железнодорожном, речном и воздушном транспорте - в накладной; на морском транспорте - в накладной или коносаменте; на автомобильном транспорте - в товарно-транспортной накладной или акте замера (взвешивания). Составление и выдача грузоотправителю транспортной накладной или иного соответствующего перевозочного документа одновременно служат подтверждением заключения договора перевозки грузов.

Из всех договоров перевозки в ГК выделяются договоры перевозки транспортом общего пользования, когда в качестве перевозчика выступает коммерческая организация, которая в силу закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) обязана осуществлять перевозки по обращению любого лица. ГК (ст. 789) установил, что перечень таких организаций, относящихся к транспорту общего пользования, должен публиковаться в установленном порядке. Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором, поэтому к нему применяются правила, предусмотренные ст. 426 ГК.

В обязанности перевозчика по договору перевозки груза входит подача грузоотправителю под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом) или договором, исправных транспортных средств в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. В противном случае отправитель вправе отказаться от поданных транспортных средств (ст. 791 ГК).

Следует обратить внимание на то, что отказ от поданных перевозчиком транспортных средств, непригодных для перевозки груза, является в соответствии с ГК правом, а не обязанностью грузоотправителя. Данное обстоятельство сделало необходимым пересмотр многолетней арбитражно-судебной практики, сформировавшейся на основе инструктивных указаний Государственного арбитража СССР от 29 марта 1968 г. N И-1-9 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов по железной дороге" <*>. Согласно данным инструктивным указаниям (п. 35) при решении вопроса об ответственности за несохранность перевозимых грузов различались две ситуации, когда факты утраты, недостачи, порчи или повреждения груза имели место по причине технической неисправности подвижного состава или вследствие его непригодности в коммерческом отношении для перевозки данного груза. При этом, как отмечалось ранее, под пригодностью подвижного состава в коммерческом отношении понималось такое техническое и физическое состояние подвижного состава, от которого зависело обеспечение сохранности груза. В тех случаях, когда поданный под погрузку вагон или контейнер по своему техническому состоянию или в коммерческом отношении не обеспечивал сохранность груза при перевозке, грузоотправитель был обязан отказаться от погрузки в такой подвижной состав. При несоблюдении грузоотправителем этих условий ответственность за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза, происшедшие по причине неисправности подвижного состава или непригодности его в коммерческом отношении для перевозки данного груза, возлагалась на грузоотправителя. И только в случаях, когда факты утраты, недостачи, порчи или повреждения груза происходили исключительно по причине неисправности подвижного состава, имеющей скрытый характер или возникшей в процессе перевозки груза, ответственность возлагалась на железную дорогу.

<*> Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. М., 1983. С. 212.

Данное разъяснение Госарбитража СССР и сложившаяся с ним арбитражная практика основывались лишь на том, что грузоотправитель обязан отказаться от поданных под погрузку транспортных средств в состоянии, непригодном для перевозки соответствующего груза. Необходимость пересмотра такой практики после принятия ГК стала очевидной.

Обязанностью грузоотправителя (грузополучателя), предусмотренной ГК (п. 2 и 3 ст. 791), является соблюдение сроков погрузки (выгрузки) грузов в поданные перевозчиком транспортные средства. Такие сроки должны устанавливаться договором, если они не установлены транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Согласно действовавшим транспортным уставам и кодексам нарушение указанных сроков влекло за собой ответственность за сверхнормативный простой поданных под погрузку транспортных средств. Однако в ГК 1964 г. отсутствовали нормы об ответственности за эти нарушения, что свидетельствовало о том, что допускалась возможность применения иных последствий.

Обязанность по погрузке (выгрузке) груза может быть возложена как на отправителя (получателя), так и на транспортную организацию. Этот вопрос должен решаться в порядке,

предусмотренном договором, с соблюдением положений, установленных транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Если погрузка (выгрузка) груза должна осуществляться за счет сил и средств транспортной организации, время, затраченное на эти операции, входит в установленные сроки доставки груза.

Сроки доставки, в течение которых перевозчик обязан доставить пассажира и его багаж в пункт назначения, определяются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами. При отсутствии таких сроков груз, пассажир, багаж должны быть доставлены перевозчиком в пункт назначения в разумный срок (ст. 792 ГК). За нарушение установленных сроков доставки груза (багажа) транспортными уставами и кодексами, действовавшими на момент принятия части второй ГК, была установлена ответственность в виде штрафа. Размер штрафа был поставлен в зависимость от величины просрочки и определялся в процентах (долях) от суммы провозной платы (например, ст. 153, 165 УЖД; ст. 188 УВВТ; ст. 101 ВК СССР). На автомобильном транспорте сроки доставки груза (багажа) и ответственность перевозчика за их нарушение были установлены лишь в отношении междугородных перевозок (ст. 137 - 138 УАТ).

Наряду с договором перевозки конкретного груза, когда предметом договора является доставка указанного груза в пункт назначения и выдача его получателю, ГК предусматривает и в определенной степени регулирует договоры об организации перевозок и договоры между транспортными организациями об организации работы по обеспечению перевозок грузов.

По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме (ст. 798 ГК). Условиями договора об организации перевозки являются: объемы, сроки и порядок предоставления транспортных средств, а также предъявления грузов для перевозки; порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

К числу договоров об организации перевозки, широко применяемых на практике, относятся: навигационные договоры - на морском и речном транспорте; специальные договоры - на воздушном транспорте; годовые договоры - на автомобильном транспорте.

В соответствии с ГК (ст. 799) между организациями различных видов транспорта могут заключаться также договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов, а именно: узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др. Имелись в виду в том числе и реально существовавшие отношения по централизованному завозу (вывозу) грузов, складывающиеся между автомобильным транспортом и организациями других видов транспорта, которые регулировались: Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом общего пользования на станции железных дорог, расположенные на территории РСФСР, утвержденными Министерством путей сообщения СССР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 27 октября 1976 г.; Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в аэропорты в РСФСР, утвержденными Министерством гражданской авиации СССР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 23 июля 1973 г.; Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в морские порты в РСФСР, утвержденными Министерством морского флота СССР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 12 марта 1973 г.; Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в порты (на пристани) внутреннего водного транспорта РСФСР, утвержденными Министерством речного флота РСФСР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 14 февраля 1975 г. <*>. В качестве приложений к каждому из названных Правил имелись соответствующие типовые договоры, детально регламентирующие взаимоотношения сторон.

<*> См.: Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. М., 1979. С. 98 - 148.

Согласно указанным Правилам централизованного завоза (вывоза) грузов и типовым договорам на станции железных дорог, порты (пристани) и аэропорты были возложены обязанности принимать от автотранспортных предприятий и сдавать им грузы, осуществлять погрузку автомобилей, закрепление, укрытие и увязку грузов, а также разгрузку автомобилей, снятие креплений и покрытий и др.

В соответствии с ГК (ст. 799) регулирование договоров между организациями различных видов транспорта об организации работы по обеспечению перевозки грузов может осуществляться транспортными уставами и кодексами, другими законами и иными правовыми актами. Поэтому в этой области правовое регулирование должно было быть поднято как минимум на уровень постановления Правительства РФ, что позволило бы избежать ведомственного нормотворчества.

Особое место в регулировании отношений, связанных с перевозкой, занимает договор перевозки пассажира (ст. 786 ГК). По такому договору перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажирам багажа также доставить этот багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир в свою очередь обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. Уже из самого определения договора перевозки пассажира, содержащегося в ГК, следует, что этот договор, в отличие от договора перевозки конкретного груза, является консенсуальным, т.е. после приобретения билета или багажной квитанции договор считается заключенным, а пассажир получает право требовать от перевозчика выполнения им своих обязанностей. Кроме того, непосредственно ГК пассажиру предоставлен ряд дополнительных прав, а именно: перевозить с собой детей бесплатно или на льготных условиях; перевозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм; сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

Главная же особенность договора перевозки пассажира заключается в том, что в качестве его стороны, потребляющей услуги по перевозке, выступает гражданин. Именно для этих и им подобных правоотношений законодатель в Федеральном законе "О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации" (ст. 9) предусмотрел, что в случаях, когда одной из сторон в обязательстве является гражданин, использующий, приобретающий, заказывающий либо имеющий намерение приобрести или заказать товары (работы, услуги) для личных бытовых нужд, такой гражданин пользуется правами стороны в обязательстве в соответствии с Гражданским кодексом РФ, а также правами, предоставленными потребителю Законом РФ "О защите прав потребителей" <*> и изданными в соответствии с ним иными правовыми актами.

<*> Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. N 15. Ст. 766; СЗ РФ. 1996. N 3. Ст. 40.

Поэтому права, предоставленные ГК пассажиру по договору перевозки, далеко не исчерпывают объема прав гражданина, заключившего с транспортной организацией договор перевозки пассажира.

Основной обязанностью как грузоотправителя по договору перевозки груза, так и пассажира по

договору перевозки пассажира или багажа является внесение провозной платы за перевозку. В качестве основного правила ГК предусмотрено, что провозная плата, взимаемая с грузоотправителя и пассажира, устанавливается соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами (ст. 790).

Однако при перевозке грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования плата за перевозку должна определяться на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. Данное положение корреспондирует норме, содержащейся в ст. 424 ГК, допускающей в случаях, предусмотренных законом, применение цен (тарифов), устанавливаемых или регулируемых уполномоченными на то государственными органами. Не следует забывать также, что договор перевозки транспортом общего пользования относится к категории публичных договоров, основные условия которого, в том числе цена, должны быть одинаковыми для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом и иными правовыми актами допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей (ст. 426 ГК). Соблюдение этого требования можно обеспечить лишь путем установления единых тарифов провозной платы. Если же в соответствии с законом или иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате в отношении отдельных категорий пассажиров или грузоотправителей, то транспортной организации, осуществляющей перевозки соответствующих пассажиров или грузов, должны быть компенсированы все ее расходы, связанные с осуществлением перевозок на льготных условиях (п. 5 ст. 790 ГК).

Вместе с тем, независимо от того, относится ли перевозчик к организациям транспорта общего пользования, выполняемые им по требованию грузовладельца работы и услуги, не предусмотренные тарифами, подлежат оплате в размере, определяемом исключительно по соглашению сторон.

Для перевозчика способом обеспечения исполнения грузоотправителем, грузовладельцем или владельцем багажа обязанности по внесению провозной платы и других причитающихся перевозчику платежей должно служить предоставленное ему право удерживать грузы и багаж до выполнения указанными лицами своей обязанности. Данное право может быть реализовано перевозчиком, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства (п. 4 ст. 790 ГК).

Как известно, удержание кредитором имущества должника до исполнения им своего обязательства является одним из способов обеспечения исполнения обязательств (ст. 329 ГК), который включает в себя возможность для кредитора удовлетворить свои требования за счет удерживаемого имущества должника путем обращения на него взыскания в порядке, предусмотренном для удовлетворения требований, обеспеченных залогом (ст. 360 ГК).

В ГК включена самостоятельная статья об ответственности за нарушение обязательств по перевозке (ст. 793), содержащая положения, распространяющиеся на перевозки всеми видами транспорта. Ранее подобные нормы содержались лишь в транспортных уставах и кодексах применительно к перевозке соответствующими видами транспорта (например, ст. 126 УАТ, ст. 143 УЖД и др.).

Неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке влечет для стороны, допустившей нарушение, применение ответственности, предусмотренной ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Считаются недействительными любые соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении ответственности, установленной законом. Исключение составляют лишь случаи, когда

возможность таких соглашений предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Ранее такое общее правило действовало только в отношении ответственности по обязательствам, вытекающим из договора перевозки транспортом общего пользования (п. 2 ст. 100 Основ гражданского законодательства 1991 г.).

Конечно же, в ГК не могли быть включены нормы об ответственности за все виды нарушений договорных обязательств по перевозке. Это является предметом регулирования для транспортных уставов и кодексов. Вместе с тем, следуя традиции кодифицированных гражданско-правовых актов, ГК содержит статьи об ответственности за неподачу транспортных средств перевозчиком и неиспользование поданных транспортных средств отправителем (ст. 794), а также за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа (ст. 796).

Перевозчик за неподачу транспортных средств в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором, а отправитель за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам несут ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

В действовавших к моменту принятия части второй ГК РФ транспортных уставах и кодексах нормы об ответственности за названные нарушения были сконцентрированы в статьях об ответственности транспортной организации и грузоотправителя за невыполнение плана перевозок. Данная ответственность была установлена в виде штрафа, носящего характер законной исключительной неустойки. Что касается убытков, то они могли быть взысканы лишь в случаях и в пределах, предусмотренных транспортными уставами и кодексами (например, ст. 114, 155, 159 УЖД; ст. 198, 204 УВВТ; ст. 127, 145, 150 УАТ; ст. 139 КТМ СССР; ст. 86 ВК СССР). Особенностью имущественной ответственности за невыполнение плана перевозок являлось то, что она наступала независимо от вины или от иных факторов, свидетельствующих о случайном характере допущенных нарушений. Вместе с тем транспортные уставы и кодексы предусматривали основания освобождения от ответственности за невыполнение плана перевозок в отношении как грузоотправителя, так и перевозчика. Причем в качестве таких оснований назывались обстоятельства, которые могли иметь место по вине соответственно грузоотправителя или транспортной организации, которые тем не менее освобождались от ответственности за невыполнение плана перевозок (ст. 143, 146 УЖД; ст. 183, 184, 187 УВВТ; ст. 87 ВК СССР; ст. 131 УАТ). На этих же принципах строилась ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств, предусмотренная ГК, но теперь не в соответствии с планом перевозок, а против объемов перевозок, согласованных самими сторонами.

В отличие от ранее действовавшего общегражданского законодательства, ГК (п. 2 ст. 794) предусмотрел перечень оснований освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности соответственно за неподачу транспортных средств либо неиспользование поданных транспортных средств, имеющий распространение на отношения грузоотправителей с транспортными организациями всех видов транспорта. К числу таких оснований относятся: непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения) и военные действия; прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, осуществленные в соответствии с порядком, установленным транспортными уставами и кодексами; иные обстоятельства, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Принципиальные изменения внесены ГК в правовое регулирование ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа (ст. 796).

Ранее подход к формулированию общих принципов ответственности перевозчика за несохранность принятого к перевозке груза или багажа включал в себя две позиции. Во-первых, действовала норма, согласно которой перевозчик отвечает за несохранность груза, если не докажет, что утрата, недостача, повреждение или порча груза имели место не по его вине. Во-вторых, транспортным уставам и кодексам была предоставлена возможность установить случаи, когда доказательство вины перевозчика в утрате, недостаче или повреждении (порче) груза возлагается на получателя или отправителя (ст. 382 ГК РСФСР 1964 г.).

Составители транспортных уставов и кодексов широко воспользовались возможностью, предоставленной им общегражданским законодательством, предусмотрев целый ряд оснований освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза. Применительно ко всем транспортным уставам и кодексам ситуации, когда перевозчик, не обеспечивший сохранность перевозимого груза, тем не менее слагал с себя ответственность, могли быть сведены к следующим случаям: доставка груза в пункт назначения в исправных перевозочных средствах (вагонах, на судах, в грузовых помещениях, автомобилях, контейнерах), за исправными пломбами грузоотправителя, в исправной таре без следов вскрытия в пути и на исправном открытом подвижном составе без перегрузки в пути, с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой либо при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранности груза (п. "а" ст. 149 УЖД; п. "б" ст. 192 УВВТ; ч. 1 ст. 162 КТМ СССР; п. "а" ст. 133 УАТ); перевозка груза в сопровождении проводника (экспедитора) грузоотправителя или грузополучателя (п. "в" ст. 149 УЖД; п. "а" ст. 192 УВВТ; п. "в" ст. 133 УАТ; ч. 2 ст. 162 КТМ СССР); отгрузка груза с риском его утраты либо повреждения при перевозке; перевозка на открытом подвижном составе, когда воздействие естественных причин может привести к недостаче, порче или повреждению груза (п. "б" ст. 149 УЖД; ч. 1 п. "б" ст. 192 УВВТ; п. "б" ст. 133 УАТ); отгрузка груза в таре, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам при отсутствии следов повреждения тары в пути; недостача груза в пределах норм естественной убыли (п. "г" ст. 149 УЖД; п. "д" ст. 192 УВВТ; п. "г" ст. 133 УАТ).

Практическое значение указанных оснований освобождения перевозчика от ответственности за несохранность грузов заключалось в том, что бремя доказывания вины перевозчика в необеспечении сохранности перевозимых материальных ценностей возлагалось на грузополучателя, который, как правило, был лишен возможности представить соответствующие доказательства. Перевозчику же достаточно было сослаться на одно из приведенных обстоятельств, чтобы освободить себя от какой-либо ответственности. Фигурально выражаясь, в определенных случаях перевозчик отвечал не за груз, а за исправность пломбы грузоотправителя.

Мы не случайно привели перечень правовых норм, содержащихся в транспортных уставах и кодексах и автоматически освобождающих перевозчика от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) перевозимых грузов. Дело в том, что начиная с 1 марта 1996 г. в связи с введением в действие части второй ГК указанные нормы были лишены юридической силы.

В соответствии с ГК (ст. 796) перевозчик отвечает за несохранность груза или багажа, происшедшую после его принятия к перевозке и до выдачи грузополучателю или уполномоченному лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. ГК не предоставляет транспортным уставам и кодексам возможность устанавливать какие-либо основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза, как это имело место ранее.

Такой подход соответствует общим положениям обязательственного права об ответственности

должника за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства (ст. 401 ГК), а в процессуальном смысле он означает, что при предъявлении иска в суд грузополучатель (грузоотправитель) должен представить документы, подтверждающие принятие перевозчиком груза к перевозке (транспортная накладная и иные перевозочные документы), а также факт несохранности этого груза. А перевозчик, желая освободиться от ответственности, должен представить доказательства, подтверждающие отсутствие его вины в необеспечении сохранности груза при перевозке. При этом судом должны приниматься во внимание все обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Размер ответственности перевозчика, не обеспечившего сохранность груза (багажа), как и ранее, в соответствии с ГК определяется: в случае утраты или недостачи груза или багажа - стоимостью утраченного или недостающего груза (багажа); в случае повреждения (порчи) груза или багажа - суммой, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности его восстановления - стоимостью груза (багажа); в случае утраты груза (багажа), сданного к перевозке с объявлением его ценности, - объявленной стоимостью груза (багажа).

В ГК было включено правило, позволяющее во всех случаях определить стоимость сданного к перевозке груза или багажа, а следовательно, и размер ущерба, подлежащего возмещению перевозчиком при необеспечении его сохранности. Суть этого правила заключается в том, что необходимо исходить из цены, указанной в счете продавца (поставщика) или предусмотренной соответствующим договором, а при отсутствии такой цены берется во внимание цена, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Обязанностью перевозчика, не обеспечившего сохранность перевозимого груза (багажа), является также возврат грузоотправителю (грузополучателю) провозной платы, удержанной за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза (багажа), если плата не входит в стоимость груза (багажа).

В ГК содержится еще одна новелла, имеющая принципиальное значение в деле повышения ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза (багажа). Имеется в виду норма, согласно которой коммерческий акт и другие документы о причинах несохранности груза или багажа, составленные перевозчиком в одностороннем порядке, должны оцениваться судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа (п. 4 ст. 796).

Таким образом, коммерческий акт, который ранее "безраздельно господствовал" над всеми иными доказательствами причин утраты, недостачи, повреждения (порчи) грузов или багажа при перевозке и зачастую выступал в роли единственного и бесспорного доказательства, утратил это свое значение. При рассмотрении споров суд должен принимать во внимание все имеющиеся доказательства и оценивать коммерческий акт в совокупности с ними.

Существенным образом изменен ГК и претензионно-исковой порядок урегулирования споров, возникающих из перевозок грузов или багажа (ст. 797).

Заслуживает быть отмеченным уже сам факт сохранения ГК претензионного порядка урегулирования споров. Данное обстоятельство нашло отражение в тексте ГК в виде положения о том, что до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Необходимость сохранения претензионного порядка очевидна: транспортные организации имеют в качестве своих клиентов тысячи организаций-грузовладельцев, поэтому при

возникновении конфликтов они должны иметь возможность разобраться в сложной документации, объявить при необходимости розыск груза, запросить сведения иных транспортных организаций, участвовавших в перевозке груза, и т.п.

Обращает на себя внимание, что претензия должна быть предъявлена в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом. В соответствии с действовавшим до принятия части второй ГК РФ транспортным законодательством правом на предъявление претензии были наделены: по поводу утраты груза - грузополучатель и грузоотправитель при условии представления квитанции в приеме груза к перевозке (коносамента); в случаях недостачи, порчи или повреждения груза, просрочки в его доставке - грузополучатель при условии предъявления транспортной накладной (коносамента) и коммерческого акта; по поводу излишне уплаченных провозной платы и иных платежей - грузоотправитель и грузополучатель при условии представления накладной (коносамента); при утрате багажа - лицо, предъявившее багажную квитанцию; в случаях недостачи, порчи или повреждения багажа - предъявитель выданного перевозчиком акта, удостоверяющего допущенное нарушение; по требованиям, вытекающим из перевозки пассажира, - пассажир (например, ст. 169, 170 УЖД; ст. 219 УВВТ; ст. 296 КТМ СССР). Право на предъявление претензии, предоставленное соответствующим транспортным уставом или кодексом, не могло быть передано другому лицу, за исключением случаев, когда такое право передачи передавалось грузоотправителем грузополучателю, грузополучателем грузоотправителю либо их вышестоящим организациям, а также транспортно-экспедиционным организациям (на морском транспорте - также страховщику). Передача права на предъявление претензии должна была удостоверяться переуступочной надписью на перевозочном документе (ст. 172 УЖД, ст. 161 УАТ; ст. 297 КТМ СССР; ст. 221 УВВТ; ст. 109 ВК СССР).

К претензии должны были быть приложены документы, свидетельствующие о наличии у предъявителя права на обращение с претензией (например, ст. 169, 173 УЖД; ст. 219, 223 УВВТ; ст. 298 КТМ СССР). Претензия должна была иметь подпись управомоченного лица.

Таковы основные требования, относящиеся к порядку предъявления претензий транспортным организациям.

Вместе с тем, в отличие от ранее действовавшего законодательства (ст. 384 ГК РСФСР 1964 г.), ГК не установил каких-либо сроков на предъявление претензий и не предоставил такую возможность транспортным уставам и кодексам. Поэтому все многочисленные нормы, содержащиеся в транспортных уставах и кодексах, в которых определялись такие сроки, утрачивали силу. Указанные сроки на предъявление претензий к транспортным организациям носили преклюзивный характер, а принимая во внимание имевшееся у транспортных организаций право возвратить предъявленную претензию грузоотправителю (грузополучателю) без рассмотрения по формальным основаниям, зачастую служили непреодолимым препятствием на пути предъявления каких-либо требований перевозчику. В соответствии с ГК главное, чтобы претензия была предъявлена перевозчику в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом, и в пределах установленного срока исковой давности.

Кстати, срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, был увеличен ГК до одного года, вместо двух месяцев, как это было определено ранее действовавшим транспортным законодательством.

В ГК имеется также отдельная статья, предусматривающая ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира. В этих случаях ответственность перевозчика

определяется по правилам, предусмотренным гл. 59 ГК ("Обязательства вследствие причинения вреда"). Правда, это не исключает возможности установления в отдельном законе или договоре перевозки повышенной ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира (ст. 800 ГК).

2. Система законодательства, регулирующего договор перевозки

Как отмечалось ранее, в Гражданский кодекс РФ были включены лишь основные, принципиальные положения, регулирующие договор перевозки, которые представляют собой правила, применимые в равной степени к отношениям, связанным с перевозкой грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта. В этом смысле положения о договоре перевозки, сосредоточенные в гл. 40 ГК, представляют собой некий свод правил, вынесенных за "скобки", подлежащих применению ко всем видам перевозок. Тем самым обеспечивается единообразное регулирование сходных по существу отношений, складывающихся при перевозках грузов, пассажиров и багажа, осуществляемых всеми видами транспорта. Остальной массив правоотношений, связанных с перевозками, подлежит регулированию иными федеральными законами, и в первую очередь - транспортными уставами и кодексами.

Поднимая планку правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа (в том числе транспортных уставов и кодексов) на уровень федеральных законов, ГК стремился обеспечить создание в целом единой системы правового регулирования договора перевозки, применяемого в сферах деятельности различных видов транспорта: то обстоятельство, что все транспортные уставы и кодексы в процессе их разработки и принятия должны пройти через одни и те же "руки" (Правительство РФ, Государственная Дума, Совет Федерации, Президент РФ), само по себе должно было способствовать устранению неоправданных различий в правовом режиме перевозок грузов, пассажиров и багажа применительно к разным видам транспорта и обеспечить тем самым единообразное правовое регулирование договоров перевозки, базирующееся на основных положениях о перевозке, содержащихся в ГК.

В то же время такой подход, когда основная нагрузка в деле правовой регламентации отношений, связанных с перевозками, возлагалась на транспортные уставы и кодексы, позволял учитывать технологические и правовые особенности условий перевозок грузов, пассажиров и багажа, осуществляемых различными видами транспорта, а также сложившиеся традиции в соответствующих сферах транспортной деятельности, естественно в рамках, отведенных для этого ГК.

После введения в действие ГК первым из новых транспортных уставов и кодексов был принят Воздушный кодекс Российской Федерации (далее - ВК РФ) <*>. К сожалению, новый ВК РФ никак не может служить образцом урегулирования отношений, связанных с воздушными перевозками, в условиях рыночных отношений на основе принципиальных положений, содержащихся в ГК. Скорее можно говорить о примере противоположного свойства, о негативном нормотворчестве, в процессе которого извращаются до "наоборот" цели отдельных транспортных уставов и кодексов (применительно к урегулированию договора перевозки), вытекающие из ГК РФ.

<*> Принят Государственной Думой 19 февраля 1997 г. и введен в действие с 1 апреля 1997 г. (СЗ РФ. 1997. N 12. Ст. 1383).

Вопреки букве и духу ГК, а также очевидным потребностям имущественного оборота ВК РФ не только не расширил сферу регулирования деятельности гражданской авиации и договора воздушной перевозки непосредственно федеральными законами, а напротив, сузил ее и открыл неограниченный простор для ведомственного нормотворчества в этой области. Во-первых, сократился объем самого ВК по сравнению с ранее действовавшим ВК 1983 г. (со 153 до 137 статей), причем указанное сокращение произошло главным образом за счет норм, регламентирующих коммерческую деятельность гражданской авиации (гл. XV - XVII ВК), в частности за счет правил о договоре перевозки. Во-вторых, еще в большей степени умаление роли федеральных законов (в том числе и самого ВК) проявляется в том, что большое число норм, содержащихся в ВК, не являются нормами прямого действия, а включают в себя отсылки к иным актам и правилам, принимаемым так называемыми специально уполномоченными органами. При этом под "специально уполномоченными органами" ВК (ст. 6) разумеет "федеральные органы исполнительной власти, а также органы, которым федеральным законом, указом Президента РФ или постановлением Правительства РФ предоставлены полномочия федерального органа исполнительной власти в соответствующей области деятельности и на которые возложена ответственность этого органа". Из данного неуклюжего определения тем не менее следует, что основные отношения в сфере воздушных перевозок подлежат регулированию даже не указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ, а ведомственными нормативными актами. Причем под ведомственное регулирование подпадают не только отношения, связанные с коммерческими перевозками, но и в значительной степени публично-правовые отношения. Так, в порядке, определяемом Правительством РФ, т.е. по существу одним или несколькими ведомствами: утверждается структура воздушного пространства (ст. 15 ВК), которая предопределяет ограничения использования воздушного пространства России; осуществляется организация использования воздушного пространства (ст. 14 ВК), включающая обеспечение разрешительного порядка использования воздушного пространства и контроль за его использованием; вводятся запрещения или ограничения использования воздушного пространства.

В ВК имеются многочисленные пробелы в правовом регулировании воздушных перевозок, в том числе и по тем вопросам, регламентация которых в силу прямых указаний ГК должна обеспечиваться транспортными уставами и кодексами. Например, в ВК всего одна статья посвящена фрахтованию воздушных судов (ст. 104), и то она лишь воспроизводит ч. 1 ст. 787 ГК, хотя в той же статье ГК сказано, что транспортными кодексами должны быть установлены порядок заключения и форма этого договора. Остаются без ответа вопросы о том, что представляют по своей природе и как регулируются при чартерных перевозках взаимоотношения владельца воздушного судна и чартерного фрахтователя с пассажирами и грузовладельцами.

Но главная беда заключается в том, что в тексте ВК имеются в немалом количестве нормы, которые вступают в прямое противоречие с положениями ГК. Данное обстоятельство представляет собой реальную опасность деформации всей системы правового регулирования договора перевозки <*>.

<*> Недостатки ВК будут рассмотрены подробно применительно к правовому регулированию отдельных условий договора перевозки.

Следующим из новых транспортных уставов и кодексов был принят Транспортный устав

железных дорог Российской Федерации (ТУЖД) <*>. Увы, и ТУЖД присущи те же недостатки, что и ВК, хотя выражены они не столь отчетливо. Главные из них заключаются, во-первых, в стремлении избежать детального регулирования правоотношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, исключив тем самым непосредственное применение норм Федерального закона, каковым является ТУЖД, и сохранив поле деятельности для обширного ведомственного нормотворчества. Цель такого подхода очевидна: ведомственные акты в силу закрытости и келейности их разработки позволяют в наибольшей степени учесть интересы железных дорог и Министерства путей сообщения РФ за счет, естественно, интересов организаций, выступающих в качестве грузоотправителей и грузополучателей (необходимость регистрации таких актов в Министерстве юстиции РФ, как показывает практика, не является серьезным препятствием).

<*> Принят Государственной Думой 19 декабря 1997 г. и введен в действие со дня официального опубликования (17 января 1998 г.) (СЗ РФ. 1998. N 2. Ст. 218).

Во-вторых, так же как и в случае с Воздушным кодексом, ТУЖД включает в себя немало норм, противоречащих ГК: это и положение о доказательствах несохранности грузов, а также об основаниях освобождения перевозчика от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, и правила, регламентирующие сроки на предъявление претензий, и некоторые другие положения <*>.

<*> Подробный анализ этих положений будет дан при рассмотрении условий договора перевозки и ответственности за их нарушения.

Кроме того, текст ТУЖД свидетельствует о стремлении его разработчиков избежать необходимых кардинальных изменений правового регулирования железнодорожных перевозок, которые соответствовали бы современным условиям имущественного оборота, да и просто большого объема работы. Из текста прежнего УЖД были исключены положения о планировании перевозок, а оставшиеся нормы были подвергнуты косметической (терминологической) переработке. Если сравнить (с точки зрения потребностей современного имущественного оборота) Общий устав российских железных дорог 1885 г. и нынешний ТУЖД, то сравнение будет не в пользу последнего.

Совершенно иное впечатление производит третий (по очередности принятия) транспортный кодекс - Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ) <*>, который детально регулирует договорные отношения, возникающие в сфере морских перевозок, и действительно выполняет, как это и предусмотрено ГК, роль специального федерального закона (кодифицированного акта), регламентирующего условия перевозки грузов, пассажиров и багажа морским транспортом.

<*> Принят Государственной Думой 31 марта 1999 г. и введен в действие с 1 мая 1999 г. (СЗ РФ. 1999. N 18. Ст. 2207).

К сожалению, при подготовке последнего из вновь принятых транспортных уставов и кодексов - Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее - КВВТ) <*> его разработчики, видимо, ориентировались не на текст КТМ, обеспечивающего наиболее полное регулирование договорных отношений, возникающих при перевозках грузов, пассажиров и багажа, а, скорее, на ТУЖД, гарантирующий широкие возможности ведомственного нормотворчества и предусматривающий односторонние преимущества для транспортных организаций.

<*> Принят Государственной Думой 7 февраля 2001 г. и введен в действие со дня официального опубликования (12 марта 2001 г.) (СЗ РФ. 2001. N 11. Ст. 1001).

К сожалению, до настоящего времени не завершена работа над проектом нового устава (федерального закона) автомобильного транспорта. Без его принятия система правового регулирования договора перевозки не может считаться завершенной даже в самых общих чертах.

В то же время Правительство РФ, не обеспечив выполнение содержащегося в ГК положения о разработке и принятии всех транспортных уставов и кодексов на уровне федеральных законов (в частности, в отношении автомобильного транспорта), сочло возможным принять новый Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации <*> (далее - УЖТ РФ) взамен ТУЖД.

<*> Принят Государственной Думой 24 декабря 2002 г. и введен в действие по истечении четырех месяцев со дня официального опубликования (СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 169).

Надо заметить, что никакой необходимости в принятии нового УЖТ РФ не было. Данный Устав разрабатывался в пакете иных федеральных законов, обеспечивающих реформу железнодорожного транспорта, и был принят и введен в действие вместе с новым Федеральным законом "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" <*>, который действительно включает в себя ряд положений, направленных на реформирование отношений собственности в сфере железнодорожного транспорта. Вместе с тем для введения в действие указанных положений было бы достаточно внести незначительные изменения в действующий ТУЖД. Зачем же "разработчикам от МПС" понадобилось принимать новый Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации?

<*> СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 168.

Ответ на данный вопрос можно найти при внимательном ознакомлении с текстом УЖТ РФ, который, повторяя в большей своей части ТУЖД, содержит новые положения, направленные не только на обеспечение проведения реформы железнодорожного транспорта, но и на установление дополнительных преимуществ для транспортных организаций и так называемых владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта, в качестве которых на рынке транспортных услуг, видимо, будут действовать различные организации, образованные железнодорожным начальством. Попутно ухудшается положение грузоотправителей и грузополучателей, на плечи которых упадут расходы на оплату услуг указанных "владельцев инфраструктуры".

Видимо, появившаяся в связи с реформированием железнодорожного транспорта возможность подправить правовое регулирование перевозок грузов в пользу транспортных организаций и "владельцев инфраструктуры" (за счет грузоотправителей и грузополучателей, разумеется) для "реформаторов от МПС" представляла собой слишком большой соблазн. Ведь в этом случае, когда все говорят о полезности или о вреде реформы в целом, обычно не обращают внимания на детали, что дает возможность отклонять вносимые поправки, не вдаваясь в их смысл. К сожалению, эта участь была уготована и многим поправкам Высшего Арбитражного Суда РФ, направленным на совершенствование правового регулирования железнодорожных перевозок и на приведение УЖТ РФ в соответствие с Гражданским кодексом РФ.

Помимо односторонних выгод и преимуществ для транспортных организаций и "владельцев инфраструктуры", УЖТ РФ включает в себя целый ряд новых положений, значительно усложняющих и делающих невнятной структуру договорных связей, опосредующих перевозки пассажиров, грузов и багажа. В частности, теперь заявки грузоотправителей на подачу вагонов и контейнеров должны согласовываться перевозчиками с "владельцами инфраструктуры", которые должны строить свои отношения с перевозчиками на основе договоров об оказании услуг, выражающихся в предоставлении последней возможности пользоваться соответствующей инфраструктурой. В результате значительно расширится круг оснований отказа в удовлетворении заявок грузоотправителей на подачу транспортных средств (за счет возможных отказов в их согласовании со стороны "владельцев инфраструктуры"), неминуемо увеличатся тарифы за перевозки (для покрытия расходов перевозчиков на оплату услуг тех же "владельцев инфраструктуры"). Таким образом, новый УЖТ РФ никак не свидетельствует об улучшении правового регулирования перевозок грузов железнодорожным транспортом. Пожалуй, наоборот.

Следующий уровень правового регулирования договора перевозки - утверждаемые транспортными министерствами и ведомствами правила перевозок грузов. Действовавшие ранее правила перевозок грузов различными видами транспорта до настоящего времени сохраняют свою силу, однако сфера их применения постепенно сокращается. После принятия ГК (части второй) названные правила могли применяться в части, не противоречащей ГК, затем, после введения в действие новых транспортных уставов и кодексов, - также в части, не противоречащей и указанным законам. Кроме того, в последние годы указанные правила перевозок активно обновляются: транспортными министерствами и ведомствами принимаются новые отдельные разделы правил перевозок, заменяющие собой соответствующие разделы ранее изданных правил. Данное обстоятельство учитывается в практике арбитражных судов. Например, Высший Арбитражный Суд РФ применительно к железнодорожным перевозкам разъяснил, что изданные до введения в действие ТУЖД нормативные акты, в том числе акты законодательства Союза ССР по вопросам, которые согласно ТУЖД должны регулироваться нормативными актами Российской Федерации, действуют впредь до принятия соответствующих актов. Это относится и к Правилам перевозок грузов, которые подлежат применению в части, не противоречащей ГК и ТУЖД <*>.

<*> Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" (Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 1999. N 1. С. 11).

Глава IV. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ

1. Понятие и виды договора перевозки

Система договоров перевозки

В гл. 40 ГК, в отличие от Основ гражданского законодательства 1961 г. и ГК 1964 г., содержатся определения целого ряда договоров, регулирующих отношения по перевозкам грузов, пассажиров и багажа. Помимо традиционных договоров перевозки груза и пассажира в данной главе ГК упоминаются и иные договоры, опосредующие перевозки: договор фрахтования (чартер); соглашения между организациями различных видов транспорта, регламентирующие взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении; договор перевозки транспортом общего пользования; договор об организации перевозок; договор между транспортными организациями об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.).

Все названные в ГК договоры, конечно же, отличаются друг от друга по самым различным признакам: правовому значению, субъектному составу, предмету вытекающих из них обязательств и т.д., - но их объединяет то, что все они в конечном счете предназначены для регулирования правоотношений, возникающих в процессе перевозки грузов, пассажиров и багажа. Поэтому представляется, что в современных условиях уже нельзя говорить об одном-единственном договоре перевозки, сконструированном по модели реального договора, в соответствии с которым перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его получателю или иному управомоченному лицу, а грузоотправитель - уплатить провозную плату. Представляется, что теперь речь должна идти о системе договоров, опосредующих перевозки грузов, пассажиров и багажа. В эту систему применительно ко всем видам транспорта входят следующие договоры.

Договор перевозки груза - это договор, по которому 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. Заключение такого договора подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом (ст. 785 ГК).

Данный договор действительно может быть квалифицирован как реальный, поскольку обязательства перевозчика возникают лишь в отношении такого груза, который сдан грузоотправителем и принят перевозчиком для его доставки в пункт назначения (вверенный перевозчику груз). Из определения данного договора усматривается также, что он относится к числу двусторонних, так как обязанности имеются на стороне как перевозчика, так и отправителя груза; услуги перевозчика по доставке груза подлежат оплате отправителем. В договорных отношениях по перевозке груза помимо перевозчика и отправителя участвует и получатель, на стороне которого имеются не только права, но и определенные обязанности <*>.

<*> О правовом положении получателя см. параграф 2 настоящей главы.

Договор перевозки пассажира - такой договор, по которому перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией, форма которых (билета и багажной квитанции) устанавливается в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами. Пассажир имеет право в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом: перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях; перевозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм; сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу (ст. 786 ГК).

Как видно из договора перевозки пассажира, указанный договор является двусторонним, возмездным. Не вызывает сомнений также его консенсуальный характер: обязанность перевозчика подать подвижной состав в соответствии с расписанием движения поездов, автобусов, воздушных и водных судов и предоставить пассажиру место в соответствующем транспортном средстве, а также принять от него багаж возникает с момента приобретения пассажиром провозного билета.

По договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок грузов, пассажиров и багажа. Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами (ст. 787 ГК).

Договор фрахтования (чартер) является двусторонним, возмездным, консенсуальным, он отличается как от договора перевозки груза, так и от договора перевозки пассажира особенностями предмета вытекающего из него обязательства. При чартере перевозчик (фрахтователь) не принимает от отправителя определенное число мест груза к перевозке и не обязуется предоставить пассажиру определенное место в транспортном средстве согласно приобретенному последним проездному билету. Предмет обязательства перевозчика (фрахтовщика) при чартере составляют действия по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов. Особенности предмета обязательства фрахтовщика определяют и специфику содержания договора (права и обязанности сторон).

Соглашения между транспортными организациями об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа представляют собой договоры, в которых определяется порядок передачи и приема грузов, пассажиров и багажа с одного транспорта на другой, когда перевозка производится разными видами транспорта по единому перевозочному документу (транспортной накладной, проездному билету, багажной квитанции), а также условия осуществления таких перевозок. Подобные соглашения должны заключаться между транспортными организациями в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках <*> (ст. 788 ГК). Указанные соглашения определяют в основном взаимоотношения, складывающиеся между транспортными организациями, и не могут квалифицироваться в качестве договора перевозки.

<*> Закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках до настоящего времени не принят; правила, регулирующие такие перевозки, включаются в отдельные транспортные уставы и кодексы (см., напр., гл. 4 (ст. 68 - 85) ТУЖД).

Кроме того, в ГК имеются нормы, определяющие еще два вида договоров, относящиеся только к сфере правоотношений, связанных с перевозкой грузов.

Договор об организации перевозки грузов представляет собой такой договор, по которому перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки. Такие договоры носят долгосрочный характер и заключаются перевозчиком и грузовладельцем при необходимости осуществления систематических перевозок грузов (ст. 798 ГК). Очевидно, что эти договоры сконструированы как двусторонние, возмездные и консенсуальные. При этом учитывался опыт применения норм, содержащихся в ранее действовавших транспортных уставах и кодексах, на различных видах транспорта: о годовом договоре - на автомобильном транспорте; долгосрочном договоре перевозки грузов - на морском транспорте; навигационном договоре - на внутренневодном транспорте; специальном договоре - на воздушном транспорте.

Договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.) заключаются между организациями различных видов транспорта в порядке, определяемом транспортными уставами и кодексами, другими законами и иными правовыми актами (ст. 799 ГК). Предметом обязательств, вытекающих из таких договоров, являются действия транспортных организаций по обеспечению приема грузов, доставленных в место отправления (железнодорожная станция, порт (пристань), аэропорт) и сдаваемых к перевозке не грузоотправителем, а транспортной организацией другого вида транспорта; перевалка грузов в пути их следования с одного вида транспорта на другой; выдача грузов транспортным организациям для доставки их получателям. Иными словами, договорами об организации работы по обеспечению перевозок грузов могут регулироваться взаимоотношения транспортных организаций, складывающиеся между ними на протяжении всего процесса перевозки грузов. Отличие договора об организации работы по обеспечению перевозок грузов от соглашений, заключаемых между организациями различных видов транспорта при прямом смешанном сообщении, состоит в том, что в первом случае речь идет о регулировании взаимоотношений, складывающихся между транспортными организациями различных видов транспорта при перевозках грузов, не охватываемых единым транспортным документом (по нескольким транспортным накладным). Хотя, конечно же, не исключена возможность заключения транспортными организациями различных видов транспорта договора, предусматривающего как обязательства по обеспечению перевозок грузов, осуществляемых по различным транспортным документам, так и обязательства, связанные с организацией перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. Однако в последнем случае речь идет о договоре, в котором содержатся элементы различных договоров (смешанный договор), и к отношениям сторон будут применяться правила (в соответствующей части) об обоих видах договоров (п. 3 ст. 421 ГК). По такой модели заключаются, в частности, узловые соглашения, регламентирующие порядок и условия взаимодействия транспортных организаций в пунктах перевалки грузов.

Говоря о сфере правоотношений, связанных с перевозками грузов, нельзя обойти вниманием также отношения, возникающие между грузоотправителем и перевозчиком на стадии согласования обязанностей по подаче перевозчиком транспортных средств под погрузку и предъявлению отправителем грузов к перевозке, а также порядка погрузки (выгрузки) груза в поданные транспортные средства. В соответствии со ст. 791 ГК перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или

договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Погрузка (выгрузка) груза осуществляется транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке, предусмотренном договором, с соблюдением положений, установленных транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Погрузка (выгрузка) груза, осуществляемая силами и средствами отправителя (получателя) груза, должна производиться в сроки, предусмотренные договором, если такие сроки не установлены транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Как видим, взаимоотношения, складывающиеся между грузоотправителем (грузополучателем) и перевозчиком на этой стадии перевозок грузов, имеют договорную основу. Причем указанные взаимоотношения не охватываются в полном объеме теми договорами, опосредующими отношения по перевозкам грузов, которые названы в гл. 40 ГК.

Прежде всего необходимо дать правовую оценку отношениям, возникающим в связи с подачей грузоотправителем заявки (заказа) на перевозку грузов и принятием ее перевозчиком. Из этого юридического факта (принятия перевозчиком заявки грузоотправителя), как это предусмотрено ГК (п. 1 ст. 791), следует обязательство перевозчика подавать транспортные средства под погрузку, а также обязательство отправителя предъявить соответствующие грузы к перевозке.

В современной юридической литературе нет единства взглядов на правовую природу отношений, связанных с подачей грузоотправителем заявки на перевозку грузов и принятием ее перевозчиком, а также обязательств по подаче транспортных средств и использованию их отправителем. Некоторые авторы исходят из того, что указанные отношения могут квалифицироваться как оперативное планирование перевозок грузов, которое и сегодня сохраняет свое значение как основание возникновения обязательств транспортных организаций по подаче транспортных средств и грузоотправителей - по предъявлению грузов к перевозке. Например, О.Н. Садилов указывает: "Отсутствие в ГК каких-либо упоминаний о планировании перевозок грузов не означает, что такой механизм на транспорте ныне полностью утратил свое значение. В Законе о федеральном железнодорожном транспорте 1995 г. план перевозок назван в числе средств, используемых в процессе функционирования российского железнодорожного транспорта (ст. 20 и 21). Такой централизованный механизм организации грузовых перевозок сохранен для перевозок экспортных грузов Постановлением Правительства РФ от 4 декабря 1992 г. ...Оперативное планирование перевозок грузов применяется транспортными организациями и по некоторым другим направлениям и видам перевозок. Предусмотренная транспортными уставами ответственность (УЖД, УВВТ и УАТ) - система штрафов за невыполнение оперативных плановых заданий по перевозкам... сохраняет в этих случаях свое значение. Об этом свидетельствует повышение размера таких штрафов, предусматриваемое Постановлением Правительства РФ от 28 апреля 1995 г., а также споры о взыскании таких штрафов в арбитражных судах" <*>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садилов. М., 1997. С. 385 - 386.

Обращает на себя внимание то, что аргументация позиции О.Н. Садилова сводится к ссылкам на нормативные правовые акты, изданные до введения в действие части второй ГК, и судебно-арбитражную практику, имевшую место до этого момента, когда ответственность перевозчика и

грузоотправителя за неподачу перевозочных средств и соответственно непредъявление груза именовалась в транспортных уставах и кодексах как "ответственность за невыполнение плана перевозок". В тексте ГК (ст. 794) указанная ответственность именуется как "ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором". Но дело здесь не столько в терминологии, сколько в инерции: как мы помним, в советское время было принято считать, что само обязательство по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке возникает непосредственно из плана перевозок. Не следует забывать, что выполнение плана перевозок рассматривалось в качестве обязанности грузоотправителя и перевозчика перед государством, утвердившим указанный план. Однако подобная схема никак не проецируется на современную ситуацию, когда отношения между грузоотправителем и перевозчиком по подаче и принятию заявки строятся по модели частноправовых отношений, в основе которых лежат автономия воли, имущественная самостоятельность и равноправие сторон. В этих отношениях нет места любым формам централизованного планирования перевозок.

Другая позиция, высказанная в юридической литературе, состоит в том, что подача и принятие заявки на перевозку груза представляют собой не сделку и не гражданско-правовое обязательство, а так называемые организационные предпосылки договора перевозки. Так, по мнению Д.А. Медведева и В.Т. Смирнова, "заключение договора перевозки груза требует наличия организационных предпосылок. Они воплощаются во встречных действиях сторон обязательства перевозки: перевозчик должен подать под погрузку транспортные средства, а грузоотправитель - предъявить груз к перевозке (ст. 791 ГК)... При системе заявок (заказов) грузоотправители представляют перевозчику сведения о своих потребностях в осуществлении перевозок. ...Подача заявки обеспечивает завязку процесса транспортировки груза, но не считается офертой в договоре перевозки" <*>.

<*> Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства // Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. М., 1997. С. 377 - 378.

Весьма сходна с указанной позицией и точка зрения В.А. Егиазарова, который пишет: "Подачей заявки грузоотправитель действительно способствует выполнению перевозочного процесса. Заявка в этом случае является основанием для завязки грузоперевозочного процесса и окончательно уточняет и конкретизирует порядок выполнения перевозки грузов в данный период. Естественно, здесь можно говорить только об оперативно-регулирующих функциях заявки, с помощью которой происходит впоследствии заключение договора перевозки грузов" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 1999. С. 43.

Представляется, однако, что попытка объяснить правовую природу отношений, связанных с подачей грузоотправителем заявки и ее принятием перевозчиком, через некие "организационные предпосылки" договора перевозки или "оперативно-регулирующие функции" заявки, а тем паче с точки зрения "завязки грузоперевозочного процесса" не имеют ничего общего с определением правовой природы соответствующих отношений. Юридический анализ должен основываться на исследовании правовых аспектов указанных отношений. Из факта подачи грузоотправителем и

принятия перевозчиком заявки возникает типичное двустороннее гражданско-правовое обязательство консенсуального характера: перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку, а грузоотправитель - использовать транспортные средства для перевозки груза, указанного в заявке, и в срок, установленный заявкой (ст. 791 ГК). Однако гражданско-правовое обязательство никак не может возникнуть ни из "организационных предпосылок", ни из "завязки грузоперевозочного процесса", поскольку таких оснований возникновения гражданских прав и обязанностей (при всем их многообразии) в гражданском праве не имеется. Источником обязанностей перевозчика и грузоотправителя является их соглашение, заключаемое путем подачи заявки и ее принятия, которое не может быть не чем иным, как договором.

На данное обстоятельство уже обращалось внимание в юридической литературе. Так, Т.Е. Абова, комментируя ст. 18 ТУЖД, которая регламентирует порядок подачи и принятия заявки на железнодорожную перевозку, указывает: "Комментируемая статья регулирует предшествующие заключению договора перевозки отношения, содержанием которых являются обязанность перевозчика подать для перевозки груза транспортные средства и обязанность грузоотправителя использовать их под перевозку предъявленного им груза. Этими отношениями опосредуется самостоятельное обязательство, структурно обособленное от отношений по договору перевозки. До принятия нового ТУЖД такие отношения характеризовались как обязательства, возникающие из плана перевозок. ТУЖД отказался от применения развернутых месячных планов перевозок и установил, что основанием возникновения обязательства дороги подать для перевозки транспортные средства, а грузоотправителя - использовать их под заявленный к перевозке груз является поданная грузоотправителем и принятая железной дорогой заявка. Исходя из смысла комментируемой статьи (так же, как и ст. 794), принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки груза перевозчиком и их использованию грузоотправителем. Невыполнение перевозчиком или грузоотправителем данного обязательства влечет за собой самостоятельную ответственность..." <*>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. М., 1998. С. 28 - 29.

Аналогичной позиции придерживается Н.С. Ковалевская, которая подчеркивает, что при разовой перевозке обязательство по предоставлению транспортного средства "основывается на заявке грузоотправителя, принятой перевозчиком, т.е.: имеет договорный характер" <*>.

<*> Ковалевская Н.С. Перевозка // Бушуев А.Ю., Городов О.А., Ковалевская Н.С. и др. Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. СПб., 1997. С. 306; см. также: Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательства // Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. В 2 т. Т. II, полутом 2. М., 2000. С. 31.

Полностью разделяя вывод о договорной природе отношений, связанных с подачей грузоотправителем заявки и ее принятием перевозчиком, а также обязательств по подаче транспортных средств под погрузку и их использованию, возникающей из принятой перевозчиком заявки, добавим к этому, что заявка грузоотправителя включает в себя все существенные условия

обязательства по подаче транспортных средств и их использованию и отвечает всем требованиям, предъявляемым к оферте (ст. 435 ГК). Принятие указанной заявки (оферты) перевозчиком может квалифицироваться как акцепт оферты (ст. 438 ГК). Таким образом, обязательство по подаче транспортных средств и их использованию всегда возникает из договора: договора перевозки, договора об организации перевозок либо из договора, заключаемого путем принятия перевозчиком заявки грузоотправителя, - но во всяком случае не из "организационных предпосылок" или "заявки грузоперевозочного процесса".

Независимо от взглядов различных авторов на правовую природу отношений, связанных с подачей транспортных средств под погрузку и их использованием грузоотправителем, в современной литературе, как и ранее, в советский период, превалирует точка зрения, согласно которой договором перевозки груза признается исключительно реальный договор, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу, а грузоотправитель - уплатить провозную плату. Все остальные правоотношения, - складывающиеся между грузоотправителем и перевозчиком, перевозчиком и грузополучателем, а также между различными перевозчиками, - которые, как и реальный договор перевозки, опосредуют процесс транспортировки груза от грузоотправителя к грузополучателю, традиционно исключаются из сферы договорных отношений по перевозке груза. Например, О.Н. Садиков, анализируя договор об организации перевозок, а также договор, заключаемый между транспортными организациями различных видов транспорта по обеспечению перевозок грузов, приходит к следующему выводу: "Оба названных договора - особые договоры транспортного права, которые обслуживают процесс транспортировки, но договором перевозки не являются и должны быть отнесены к числу договоров подрядного типа, регулируемых в основном нормами транспортного права и subsidiarily - общими нормами о подряде". Иная роль отводится О.Н. Садиковым договорам на эксплуатацию подъездного пути и на подачу и уборку вагонов, в отношении которых делается вывод, что они "не являются договорами перевозки груза, однако тесно связаны с процессами транспортировки грузов и регламентируются в рамках транспортного законодательства" <*>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 383.

Такой взгляд на договоры по организации перевозок грузов, а также по обеспечению перевозок грузов не только лишает их какой-либо связи с договорами перевозки, но и переводят их из категории договоров на оказание услуг, к которой относится большинство транспортных договоров, в иную категорию гражданско-правовых договорных обязательств - договоров на выполнение работ. При этом не учитывается основной критерий разграничения указанных категорий гражданско-правовых договоров: предмет подрядных договоров в отличие от договоров на оказание услуг включает в себя не только выполнение подрядчиком определенной работы, но и сдачу ее результата заказчику (ст. 702 ГК). Данный признак подрядных договоров не имеет места ни в одном из транспортных договоров по определению, поскольку в ходе транспортировки не создаются материальные ценности либо иной результат, который мог бы быть передан заказчику (грузоотправителю). Предмет большинства транспортных договоров заключается в действиях по перемещению материальных ценностей либо обеспечению (обслуживанию) этого процесса. Ни один из транспортных договоров не может быть признан договором подрядного типа.

По мнению Д.А. Медведева и В.Т. Смирнова, все правоотношения, предшествующие реальному

договору перевозки конкретного груза (даже договор об организации перевозок), образуют лишь так называемые организационные предпосылки заключения договора перевозки груза. Более того, применительно к договору об организации перевозок данные авторы пишут: "По своей природе он не является договором перевозки, носит консенсуальный, взаимный характер и направлен на обеспечение планомерных отправок грузов". Хотя те же авторы признают: "Существенными условиями договора считаются объемы и сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, порядок расчетов сторон и пр." <*>.

<*> Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 378.

Представляется, однако, что полноценный гражданско-правовой договор, имеющий такие существенные условия, никак не может служить "организационной предпосылкой" иного договора (на перевозку конкретного груза). Скорее, наоборот: именно реальный договор перевозки конкретного груза при наличии долгосрочного договора об организации перевозок, который заключается, как это предусмотрено ст. 798 ГК, при необходимости осуществления систематических перевозок грузов на основе постоянных взаимоотношений сторон, служит средством выполнения обязательств сторон, вытекающих из договора об организации перевозок. Во всяком случае, с точки зрения интересов сторон (грузоотправителя и перевозчика), целей заключения договоров и их роли договор об организации перевозок стоит несоизмеримо выше, нежели договор перевозки конкретного груза, который по своему правовому значению представляет собой лишь облеченные в договорную форму действия сторон по исполнению договора об организации перевозок грузов.

Большим своеобразием отличается позиция по поводу соотношения договора об организации перевозок и реального договора перевозки груза, высказанная Г.П. Савичевым, который пишет: "Договоры об организации перевозок имеют длящийся характер, они заключаются на предстоящий квартал, предстоящий год. И по правовой природе имеют признаки предварительного договора (ст. 429 ГК), поскольку заключение договора об организации перевозок не освобождает, а, наоборот, предполагает необходимость заключения соответствующего договора перевозки груза, ибо только такой договор обеспечивает реальное перемещение груза от пункта отправления до места назначения. Договоры об организации перевозок грузов относятся к группе консенсуальных гражданско-правовых договоров, определяющих не условия товарооборота сторон, а организацию их взаимоотношений на будущее время предстоящей перевозки грузов. Терминологические различия в названиях этих вопросов не имеют принципиального значения, поскольку все они имеют единую правовую природу, направлены на организацию будущих перевозок, не порождают прав и обязанностей сторон по перевозке данного конкретного груза, относятся к категории предварительных договоров, в соответствии с которыми стороны заключают в будущем конкретные договоры перевозки грузов (ст. 429 ГК)" <*>.

<*> Савичев Г.П. Указ. соч. С. 35 - 36.

Думается, что модель предварительного договора никак не пригодна для объяснения правовой природы договора об организации перевозок грузов и его соотношения с реальным договором перевозки грузов. Смысл предварительного договора состоит в том, что стороны договариваются о

том, на каких условиях и в какой срок должен быть заключен основной договор, причем форма предварительного договора должна отвечать требованиям, предъявляемым к основному договору (ст. 429 ГК). Как уже отмечалось, реальный договор перевозки грузов не может рассматриваться в качестве основного (главного) договора по отношению к договору об организации перевозок грузов, напротив, реальный договор перевозки груза оформляет конкретные действия сторон по исполнению договора об организации перевозок грузов. Форма реального договора перевозки груза (транспортная накладная) никак не может служить формой договора об организации перевозок грузов. То обстоятельство, что договор об организации перевозок грузов предшествует заключаемым для его исполнения договорам перевозки конкретных партий грузов и зачастую предопределяет их условия, не дает оснований считать его предварительным договором.

Характерно, что несмотря на то, что указанные авторы не находят места для договоров об организации перевозок грузов, а также для договоров, заключаемых путем принятия перевозчиком заявки грузоотправителя, в сфере договорных правоотношений по перевозке грузов, тем не менее анализ обязательств перевозчика и грузоотправителя, связанных с перевозками грузов, во всех случаях начинается с исследования прав и обязанностей сторон по подаче транспортных средств под погрузку и их использованию грузоотправителем, хотя данные обязательства находятся за рамками традиционно понимаемого договора перевозки груза. И это правильно! Договор перевозки груза, как реальный договор, считается заключенным с момента приема перевозчиком груза к перевозке, поскольку обязательство перевозчика по доставке груза в пункт назначения касается лишь "вверенного" ему отправителем груза. Однако наличие у всякого перевозчика обязательства подать транспортные средства под погрузку, а у грузоотправителя - предъявить груз к перевозке и использовать поданные транспортные средства отрицать невозможно.

На наш взгляд, все дело в том, что законодательство, регулирующее перевозки грузов, изначально строилось с ориентиром только на реальный договор перевозки грузов, за неимением иных договорных форм. Согласно Общему уставу российских железных дорог 1885 г. груз передавался отправителем железной дороге (в местах общего пользования) и отправлялся дорогой незамедлительно, а при наличии грузов иных отправителей - в порядке очереди. Таким образом, договорные правоотношения по перевозкам грузов исчерпывались реальным договором перевозки груза. Эта же схема правового регулирования отношений по перевозкам грузов была воспринята при кодификации советского гражданского законодательства в 1961 - 1964 гг., хотя в то время в практической деятельности транспортных организаций уже активно использовались разнообразные договорные формы, опосредующие отношения по перевозкам грузов.

При подготовке ныне действующего ГК РФ было принято во внимание, что договорное регулирование перевозок грузов в настоящее время не исчерпывается реальным договором перевозки груза, а начинается с подачи транспортных средств под погрузку и предъявления груза к перевозке. Уже на этой стадии возникают обязательственные правоотношения между грузоотправителем и перевозчиком. Основанием возникновения указанных обязательств являются при систематических перевозках и долгосрочных отношениях сторон договоры об организации перевозок, в иных случаях - консенсуальные договоры перевозки (договор фрахтования (чартер) на морском и воздушном транспорте). При отсутствии таких договоров источником обязательств по подаче транспортных средств и их использованию служат договоры, заключаемые путем принятия перевозчиком заявки (заказа) грузоотправителя. Следующая стадия перевозочного процесса - собственно транспортировка груза охватывается реальным договором перевозки груза, исполнение которого (при выдаче груза получателю в местах общего пользования) является основанием прекращения отношений по перевозкам грузов.

Вместе с тем указанная последовательность обязательств и оснований, их порождающих, характерна лишь для элементарной организации перевозочного процесса. В реальном имущественном обороте используются более сложные схемы правоотношений, опосредующих перевозки грузов. В частности, нередко грузоотправитель заключает с автотранспортными организациями или с товарными (экспедиционными) конторами других видов транспорта договоры централизованной перевозки грузов на станции, в порты (на пристани), аэропорты. В подобных случаях между транспортными организациями заключаются договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (например, договор на централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты. При перевозках грузов по единому транспортному документу между транспортными организациями различных видов транспорта заключаются соглашения о порядке организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Все названные различные договоры имеют прямое отношение к перевозкам грузов, ибо все они призваны регулировать правоотношения, складывающиеся между участниками перевозочного процесса: грузоотправителем, перевозчиком, иными транспортными организациями, грузополучателем. Указанные правоотношения по своей правовой природе являются гражданско-правовыми (обязательственными), возникающими из соответствующих договоров.

Таким образом, в настоящее время, в условиях действия ГК и новых транспортных уставов и кодексов, в равной степени регулирующих различные договоры, опосредующие отношения по перевозкам грузов, неверно говорить о реальном договоре перевозки конкретного груза как о некоем центральном (основном) договоре, к которому примыкают различные правовые формы, призванные обслуживать указанный договор перевозки груза: "организационные предпосылки", "завязки грузоперевозочного процесса", "акты оперативного планирования перевозок" и т.п.

На самом деле отношения по перевозкам грузов сегодня регулируются системой договоров, служащих основанием возникновения соответствующих гражданско-правовых обязательств по перевозкам грузов.

Все названные договоры могут рассматриваться в качестве отдельных видов гипотетического договора перевозки (в реальной жизни такой договор существует в качестве отдельных его видов), выделяемых по различным классификационным признакам. В этой системе договоров, опосредующих перевозки грузов, традиционно понимаемый реальный договор перевозки груза, содержанием которого являются доставка перевозчиком вверенного ему отправителем груза в пункт назначения и выдача его уполномоченному лицу (получателю), является лишь одним из видов договора перевозки грузов.

Виды договоров перевозки

Следствием сведения договора перевозки грузов к единственной модели реального договора перевозки конкретного груза, которое продолжает иметь место и в современной юридической литературе, является то, что, рассматривая вопрос о видах договора перевозки, правоведы обычно ограничиваются выделением договоров перевозки грузов железнодорожным, автомобильным, воздушным, морским и внутренневодным транспортом (по видам транспорта). К этому, как правило, добавляется тезис о том, что на морском транспорте перевозки внутри страны называются каботажом. При этом различают малый каботаж (перевозки между портами одного морского бассейна) и большой каботаж (перевозки между портами нескольких морских бассейнов) <*>.

<*> См., напр.: Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 379 (автор - О.Н. Садиков); Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 388 - 396.

Таким же традиционным для отечественной юридической литературы стало выделение перевозок, осуществляемых в местном, прямом и прямом смешанном сообщении. При этом под местными перевозками разумеются перевозки в пределах одной транспортной организации (железнодорожной, паромства и т.п.). Прямой смешанной считается перевозка, при которой на основе одного документа груз перевозится несколькими транспортными организациями, относящимися к различным видам транспорта <*>. При этом если выделение прямых и прямых смешанных перевозок имеет основание в виде дифференцированного правового регулирования, то рассуждения о перевозках в местном сообщении не находят подтверждения в транспортном законодательстве. В самом деле, под определение перевозки в местном сообщении (когда транспортировка пассажиров или грузов производится силами одной транспортной организации) подпадает, в частности, воздушная перевозка, осуществляемая одной авиакомпанией, скажем, по маршруту Москва - Владивосток, или морская перевозка грузов в большом каботаже силами одного паромства. Кроме того, на автомобильном транспорте применяется иная градация перевозок: там выделяют городские (в пределах черты города), пригородные (за пределами черты города, но не более 50 км), междугородные (более 50 км за чертой города), межреспубликанские и международные перевозки (ст. 5 УАТ).

<*> См., напр.: Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 39 - 40; Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 379 (автор - О.Н. Садиков).

Нередко в юридической литературе в качестве отдельной категории договоров выделяют так называемые транспортные договоры, единственной отличительной чертой которых (и одновременно объединяющим началом для таких договоров) является участие в них транспортных организаций. Более того, говорят о единой системе транспортных договоров, для которых предлагается создать такую же единую систему их правового регулирования. Например, по мнению Г.П. Савичева, "для современной структуры государственного управления транспортом, когда под юрисдикцию одного министерства - Министерства транспорта РФ - отнесены морской, воздушный, речной и автомобильный транспорт, более оптимальной системой транспортного законодательства была бы следующая система: единый транспортный кодекс РФ и правила перевозок для каждого вида транспорта" <*>.

<*> Савичев Г.П. Указ. соч. С. 33.

Поиски научного обоснования однородности так называемых транспортных договоров приводят некоторых авторов к выводу о наличии неких транспортных обязательств. Так, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов указывают: "Обязательство перевозки можно назвать ядром транспортных обязательств. При его осуществлении могут также возникать иные обязательства, связанные с транспортными

услугами (организационно-перевозочные, экспедиционные, арендные и др.). Производность таких обязательств не устраняет их самостоятельного юридического значения... Таким образом, транспортными называются обязательства по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также иные обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, либо направленные на перемещение грузов иным способом" <*>.

<*> Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 374.

В юридической литературе по коммерческому (предпринимательскому) праву выделяют также некие предпринимательские транспортные договоры. Например, Н.С. Ковалевская пишет: "Из всех разновидностей транспортных договоров, известных гражданскому праву (договоры перевозки грузов, багажа и пассажиров), к транспортным договорам в сфере предпринимательской деятельности следует отнести в первую очередь договоры перевозки грузов". Основание же для выделения предпринимательских транспортных договоров усматривается в том, что "в качестве перевозчика на любом виде транспорта может выступать только предприниматель", и в том, что "обычно договор перевозки грузов находится в сфере предпринимательской деятельности и других участников обязательства по перевозке груза: грузоотправителя и грузополучателя, ибо перевозка, как правило, необходима для исполнения поставочных обязательств, связывающих указанных субъектов" <*>.

<*> Ковалевская Н.С. Указ. соч. С. 308.

Представляется, что отмеченные особенности субъектов договора перевозки грузов никак не могут служить в качестве видообразующих признаков для выделения предпринимательских транспортных договоров. Ведь грузоотправитель, вступая во взаимоотношения с перевозчиком, может и не преследовать предпринимательских целей, связанных с извлечением прибыли (например, отгрузка собственником мебели для его учреждения и т.п.). Кроме того, неверно вообще говорить о каких-либо предпринимательских договорах. Специальные правила, регулирующие предпринимательские отношения, определены ГК применительно не к какому-либо договору, а к обязательствам, связанным с осуществлением предпринимательской деятельности, которые могут иметь место в любом гражданско-правовом договоре, в том числе и на стороне только одного из контрагентов. Речь идет, в частности, о положениях: о возможности одностороннего расторжения или изменения договора, если это предусмотрено не только законом, но и договором (ст. 310 ГК); о презумпции солидарного характера обязательства при множественности лиц на стороне должника или кредитора (ст. 322 ГК); об ответственности за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательства без учета вины (п. 3 ст. 401 ГК) и некоторых других.

Что же касается так называемых транспортных договоров, то очевидно, что этим понятием можно объединить договоры, используемые (применяемые) в транспортной деятельности. Однако следует учитывать, что в данном случае речь идет о самых различных договорах, относящихся к разным типам гражданско-правовых обязательств и отличающихся в том числе своей родовой принадлежностью. К примеру, в деятельности морского и воздушного транспорта широко используется договор фрахтования транспортного средства на время, который, однако, является отдельным видом договора аренды и не имеет никакого отношения к договору перевозки; на морском

и речном транспорте применяется договор буксировки судна, относящийся к категории договоров на оказание возмездных услуг; экспедиционное обслуживание грузов, осуществляемое на всех видах транспорта, охватывается иным самостоятельным договором - договором транспортной экспедиции. Поэтому термин "транспортные договоры" указывает лишь на сферу применения различных договоров, но никак не может быть признан гражданско-правовой категорией. Отсюда всякие попытки выделения так называемых транспортных обязательств, претендующих на свое собственное место в системе самостоятельных гражданско-правовых обязательств, представляются намеренно искусственными и неверными по существу.

В то же время, если принять позицию, в соответствии с которой круг отношений, регулируемых договором перевозки, не ограничивается реальным договором перевозки конкретного груза, а включает в себя договоры, опосредующие отношения, связанные с транспортировкой грузов, пассажиров и багажа, как это и предусмотрено в ГК, можно дать определенную классификацию договоров перевозки с использованием различных критериев, предопределяющих выделение соответствующих классификационных групп, включающих в себя отдельные виды договоров перевозки.

При использовании такого критерия, как момент, с которого договор перевозки считается заключенным, мы получим по принципу дихотомии две группы договоров перевозки, соответственно: реальный договор перевозки конкретного груза и все остальные виды договора перевозки, которые по определению носят консенсуальный характер (договор перевозки пассажира, договор на организацию перевозки грузов и т.д.).

По предмету договора можно выделить: договор перевозки пассажира (предмет этого договора - доставка пассажира и его багажа в пункт назначения); договор перевозки грузов, включая как реальный договор перевозки, так и консенсуальный договор на организацию перевозок (предмет указанного договора - перевозка грузов); договор фрахтования (чартер) (предмет - предоставление всей или части вместимости транспортного средства).

В зависимости от субъектного состава отношений, связанных с перевозкой, можно говорить о таких видах договора перевозки, как: договор перевозки пассажира, участником которого является пассажир; договор перевозки грузов (как консенсуальный, так и реальный), который заключается перевозчиком с грузоотправителем; договор о порядке организации работы по обеспечению перевозок, заключаемый между транспортными организациями.

Если взять за основу цель договора перевозки, то все договоры могут быть дифференцированы на три группы: договоры, направленные на организацию перевозок, целью которых является определение объема перевозимых грузов и количества подаваемых транспортных средств, а также порядка работы грузоотправителей и перевозчиков (договоры об организации перевозок, договоры на эксплуатацию подъездного пути и на подачу и уборку вагонов, договоры, заключаемые путем принятия заявки или заказа отправителя); договоры, направленные на обеспечение транспортировки грузов, пассажиров и багажа и доставки их в пункт назначения (соглашения между транспортными организациями о порядке организации перевозок в прямом смешанном сообщении, узловые сообщения); договоры, направленные на доставку грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения (реальный договор перевозки груза и договор перевозки пассажира).

По правовому положению (статусу) перевозчика все договоры (по принципу дихотомии) могут быть разделены на договоры, перевозки по которым осуществляются транспортом общего пользования, и договоры, перевозчиком по которым являются иные транспортные организации. Как

известно, перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что данная организация обязана осуществить перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Договор перевозки транспортом общего пользования признается публичным договором (ст. 426 ГК). Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, должны публиковаться в установленном порядке (ст. 789 ГК).

По форме договора можно выделить: договоры, оформляемые транспортной накладной или коносаментом (реальные договоры перевозки конкретного груза); договоры, заключаемые путем акцепта оферты, выражающегося в виде конклюдентных действий (принятие транспортной организацией заявки или заказа грузоотправителя на выделение транспортных средств для перевозки грузов; договоры перевозки пассажиров, приобретающих билеты непосредственно в автобусе, маршрутном такси и т.п.); договоры, заключаемые в общем порядке.

В ГК обеспечивается специальное регулирование таких видов договора перевозки, как: договор перевозки пассажиров; договор перевозки груза (реальный); договор фрахтования; соглашение транспортных организаций о порядке организации перевозок в прямом смешанном сообщении; договор об организации перевозок; договоры между транспортными организациями различных видов транспорта об организации работы по обеспечению перевозок грузов.

2. Участники договорных отношений, связанных с перевозками

Сложившееся ранее представление о субъектном составе договора перевозки грузов, основанное на признании в качестве такового лишь реального договора перевозки конкретного груза, характеризовалось тем, что в качестве непосредственных участников договора перевозки признавались грузоотправитель и перевозчик; грузополучателю большинством правоведов отводилась роль третьего лица, в пользу которого заключался договор перевозки.

Юридическая литература и сегодня исходит из сформировавшегося взгляда на состав участников договора перевозки. Например, Н.С. Ковалевская подчеркивает: "Сторонами, заключающими договор перевозки груза, являются перевозчик и отправитель (грузоотправитель). Однако в обязательстве, возникающем из данного договора, участвует также управомоченное на получение груза лицо: получатель (грузополучатель)... В случае несовпадения отправителя и получателя в одном лице наиболее соответствует природе возникших отношений квалификация договора перевозки груза в качестве договора в пользу третьего лица" <*>.

<*> Ковалевская Н.С. Указ. соч. С. 309. Аналогичной позиции придерживается Г.П. Савичев (см.: Савичев Г.П. Указ. соч. С. 40).

Вместе с тем нельзя не заметить, что сегодня вопрос об участниках договорных отношений по перевозке грузов значительно усложняется. Данное обстоятельство связано с образованием новых самостоятельных коммерческих организаций, которые ранее представляли собой структурные подразделения транспортных организаций, выступавших в роли перевозчиков. Указанные

организации выполняют различные операции, связанные с обеспечением перевозок грузов, пассажиров и багажа, и в ряде случаев являются участниками соответствующих договорных отношений. Так, О.Н. Садилов обращает внимание на то, что участниками правоотношений, связанных с перевозками, являются морские и речные порты и аэропорты; он пишет: "В практическом осуществлении перевозок наряду с транспортными организациями принимают участие морские и речные торговые порты, аэропорты... которые выполняют важные транспортно-технические и коммерческие задачи, а также пограничные железнодорожные станции" <*>.

<*> Садилов О.Н. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 376.

Кроме того, в современных условиях вопрос о субъектном составе договора перевозки должен рассматриваться с учетом значительного расширения сферы действия договора перевозки, который теперь не может быть сведен к модели реального договора перевозки конкретного груза и охватывает все договоры, опосредующие отношения, связанные с перевозками грузов, пассажиров и багажа.

Перевозчик и иные транспортные организации

В процессе перехода России к рыночным условиям развития существенные изменения претерпели требования, предъявляемые законодательством к транспортным организациям, выступающим в качестве перевозчиков грузов, пассажиров и багажа.

Во-первых, государственное и муниципальное имущество, закрепленное за транспортными организациями, подверглось приватизации, а сами транспортные организации - коммерциализации и акционированию. В результате, как отмечает О.Н. Садилов, в сфере морского транспорта образовались 10 крупных морских акционерных компаний (на базе государственных пароходств) и свыше 230 небольших частных фирм, занимающихся морскими перевозками грузов и пассажиров. Воздушные перевозки осуществляются 400 авиакомпаниями (из них 18 - ведущие) <*>. Аналогичные процессы имели место в сфере деятельности внутриневадного и автомобильного транспорта.

<*> Там же. С. 373 - 374.

Во-вторых, была введена система лицензирования деятельности, связанной с осуществлением перевозок грузов, пассажиров и багажа (за исключением железнодорожных перевозок).

В соответствии с Федеральным законом от 25 сентября 1998 г. N 158-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" <*> (ст. 4) к лицензируемым видам деятельности относятся виды деятельности, осуществление которых может повлечь за собой нанесение ущерба правам, законным интересам, нравственности и здоровью граждан, обороне страны и безопасности государства и регулирование которых не может осуществляться иными методами, кроме как лицензированием.

<*> СЗ РФ. 1998. N 39. Ст. 4857.

-
КонсультантПлюс: примечание.

Федеральный закон от 25.09.1998 N 158-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" утратил силу в связи с принятием Федерального закона от 08.08.2001 N 128-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности".

-

Данным Федеральным законом (ст. 17) к числу лицензируемых был отнесен целый ряд видов предпринимательской деятельности, так или иначе связанных с перевозками грузов и пассажиров. Так, в сфере железнодорожного транспорта подлежат лицензированию следующие виды деятельности: погрузочно-разгрузочная деятельность негосударственных организаций и индивидуальных предпринимателей; деятельность негосударственных организаций и индивидуальных предпринимателей по техническому обслуживанию, ремонту и модернизации подвижного состава и других технических средств, используемых на федеральном железнодорожном транспорте; перевозочная и транспортно-экспедиционная деятельность на подъездных железнодорожных путях, не входящих в систему федерального железнодорожного транспорта.

В сфере внутреннего водного транспорта лицензируются: перевозочная, транспортно-экспедиционная, агентская деятельность, а также лоцманская проводка судов.

На морском транспорте подлежат лицензированию, в частности: перевозки грузов; перевозки пассажиров; деятельность по осуществлению фрахтовых операций по перевозкам грузов и пассажиров в морских сообщениях; буксировка судов и иных плавучих средств; агентское обслуживание морских судов в морских портах; навигационное, сюрвейерское, техническое обслуживание морских судов в морских портах; проводка морских судов лоцманами и береговыми службами управления движением морских судов; деятельность по осуществлению швартования морских судов в морских портах; транспортно-экспедиционное обслуживание грузов для перевозки грузов на морских судах; погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах; складские операции; обслуживание пассажиров на территориях и акваториях морских портов и рейдов.

Порядок лицензирования соответствующих видов предпринимательской деятельности определяется Правительством РФ применительно к конкретным видам транспорта. Например, Правительством РФ принято Постановление от 24 июня 1998 г. N 641 об утверждении Положения о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте. Согласно указанному Положению лицензия выдается на каждый заявленный вид деятельности Министерством транспорта РФ (лицензирующий орган).

-

КонсультантПлюс: примечание.

Постановление Правительства РФ от 24.06.1998 N 641 "О лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте" утратило силу в связи с изданием Постановления Правительства РФ от 19.06.2002 N 447 "О лицензировании перевозочной и другой деятельности, осуществляемой на морском транспорте".

-

Для получения лицензии заявитель должен представить в лицензирующий орган заявление о выдаче лицензии с указанием: для юридических лиц - наименования и организационно-правовой формы, юридического адреса, номера расчетного счета и названия соответствующего банка; для физических лиц - фамилии, имени, отчества, паспортных данных (серия, номер паспорта, когда и кем выдан), места жительства; вида деятельности; срока действия лицензии.

К заявлению о выдаче лицензии должны быть приложены: копии учредительных документов и свидетельства о государственной регистрации предприятия, заверенные нотариусом; справка о постановке на учет в налоговом органе или свидетельство о государственной регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя со штампом налогового органа и с указанием идентификационного номера налогоплательщика; копия извещения, выданного органом Государственного комитета РФ по статистике, о включении заявителя в состав единого государственного реестра предприятий и организаций всех форм собственности и хозяйствования; характеристики судов и плавучих объектов, погрузочно-разгрузочного оборудования, причалов и других средств, необходимых для выполнения соответствующего вида деятельности. В случае аренды основных средств представляются копии документов, подтверждающих право их использования для лицензируемого вида деятельности; копию диплома руководителя организации, физического лица или лица, уполномоченного руководить лицензируемым видом деятельности, об окончании специального учебного заведения либо выписку из трудовой книжки, подтверждающую стаж работы в области лицензируемого вида деятельности в течение пяти лет из последних 15 лет перед обращением за лицензией; копию документа судходной компании (судовладельца) о назначении лица, ответственного за обеспечение безопасности мореплавания, копии диплома этого лица об окончании специального учебного заведения, рабочего диплома и удостоверения об аттестации на занятие соответствующей должности; копии заключения государственных органов, осуществляющих санитарно-карантинный, пожарный и иные виды надзора, о соответствии судов, плавучих объектов, причалов, оборудования и других средств установленным требованиям безопасности, а также заключение морской администрации порта по данному вопросу; копии документов о наличии достаточных финансовых ресурсов или о страховании на случай возмещения возможных убытков, причиненных по вине владельца лицензии потребителю работ (услуг), другим юридическим и физическим лицам, окружающей среде.

Лицензирующий орган проводит экспертизу представленных заявителем сведений и документов. Для рассмотрения спорных вопросов, возникающих при выдаче лицензии, проводится независимая экспертиза. Состав независимой экспертной комиссии формируется лицензирующим органом по согласованию с заявителем. Расходы, связанные с оплатой труда экспертов, а также другие дополнительные расходы, непосредственно связанные с проведением экспертизы, не включаются в фиксированную плату за выдачу лицензии и оплачиваются заявителем отдельно.

Решение о выдаче лицензии или об отказе в ее выдаче принимается не позднее 30 дней со дня получения заявления со всеми полагающимися документами. В случае необходимости проведения дополнительной, в том числе независимой, экспертизы решение о выдаче лицензии принимается в 15-дневный срок после получения экспертного заключения, но не позднее 60 дней со дня подачи заявления со всеми необходимыми документами.

В отдельных случаях, в зависимости от объема подлежащих экспертизе материалов, срок

принятия решения о выдаче лицензии или об отказе в ее выдаче может быть продлен, но не более чем на 30 дней.

Выдача лицензии осуществляется на платной основе. Плата за выдачу лицензии (или ее копии) устанавливается в трехкратном размере установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда. Лицензия выдается после внесения установленной платы. При отказе в выдаче лицензии плата за проведенную экспертизу не возвращается.

В случае отказа в выдаче лицензии соответствующее уведомление направляется заявителю в письменной форме с указанием причин отказа в трехдневный срок после принятия соответствующего решения. Основанием для отказа в выдаче лицензий могут служить наличие в документах, представленных заявителем, недостоверной или искаженной информации либо отрицательное заключение экспертизы.

Срок действия лицензии устанавливается лицензирующим органом в зависимости от вида деятельности от трех до пяти лет, исходя из специфики и условий ее осуществления. Лицензия может быть выдана на более короткий срок по заявлению лица, обратившегося за ее получением, а также при наличии ограничений по состоянию и сроку эксплуатации судов, оборудования и других средств или по решению соответствующих органов. Продление срока действия лицензии производится в порядке, установленном для ее получения.

Передача лицензии другому юридическому или физическому лицу запрещается. В случае если лицензируемый вид деятельности будет осуществляться владельцем лицензии на территориально обособленных объектах, ему одновременно с лицензией выдаются ее копии с указанием наименования и местоположения каждого объекта. Копии лицензий заверяются и регистрируются лицензирующим органом. Владелец лицензии, эксплуатирующий одно или более судов от своего имени по праву собственности или на ином законном основании, обязан обеспечить наличие на каждом судне копии лицензии или информации об имеющейся лицензии с указанием ее серии и номера, даты выдачи, срока и условий действия.

При ликвидации юридического лица или прекращении действия свидетельства о государственной регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя лицензия теряет юридическую силу.

В случае реорганизации, изменения наименования юридического лица, изменения паспортных данных физического лица или утраты лицензии ее владелец обязан в 15-дневный срок подать заявление о переоформлении лицензии.

Переоформление лицензии производится в порядке, установленном для ее получения. До переоформления лицензии ее владелец осуществляет свою деятельность на основании ранее выданной лицензии, а в случае утраты лицензии - на основании временного разрешения, выдаваемого лицензирующим органом.

Лицензирование предпринимательской деятельности, связанной с воздушным транспортом, осуществляется в порядке, предусмотренном Федеральными авиационными правилами лицензирования деятельности в области гражданской авиации, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 24 января 1998 г. N 85 <*>. На внутреннем водном транспорте выдача лицензий на осуществление перевозочной, транспортно-экспедиторской, посреднической и иной деятельности, связанной с транспортным процессом, производится на основании соответствующего Положения, утвержденного Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 августа 1993 г. N 840

<*>.

<*> СЗ РФ. 1998. N 5. Ст. 622.

<***> Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. N 35. Ст. 3316.

-

КонсультантПлюс: примечание.

Постановление Правительства РФ от 23.08.1993 N 840 "О лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиторской, брокерской и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском и внутреннем водном транспорте в Российской Федерации" утратило силу в связи с изданием Постановления Правительства РФ от 12.01.2001 N 25 "Об утверждении Положений о лицензировании отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте".

-

На автомобильном транспорте конкретные виды деятельности, подлежащие лицензированию, определены различными правовыми акциями: Положением о лицензировании пассажирских перевозок автомобильным транспортом (кроме международных) в Российской Федерации, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 14 марта 1997 г. N 295 <*>; Положением о лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Российской Федерации, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 16 марта 1997 г. N 322 <***>; Положением, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 26 февраля 1992 г. N 118 <****>, которым определен порядок лицензирования деятельности, связанной с ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте.

<*> СЗ РФ. 1997. N 12. Ст. 1432.

<***> СЗ РФ. 1997. N 13. Ст. 1541.

<****> Закон. 1994. N 5. С. 13.

-

КонсультантПлюс: примечание.

Постановления Правительства РФ от 14.03.1997 N 295 "Об утверждении Положения о лицензировании пассажирских перевозок автомобильным транспортом (кроме международных) в Российской Федерации", от 16.03.1997 N 322 "Об утверждении Положения о лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах российской федерации" утратили силу в связи с изданием Постановления Правительства РФ от 10.06.2002 N 402 "О лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом".

-

КонсультантПлюс: примечание.

Постановление Правительства РФ от 26.02.1992 N 118 "Об утверждении Положения о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в Российской Федерации" утратило силу в связи с изданием Постановлений Правительства РФ от 14.03.1997 N 295 "Об утверждении Положения о лицензировании пассажирских перевозок автомобильным транспортом (кроме международных) в Российской Федерации", от 16.03.1997 N 322 "Об утверждении Положения о лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Российской Федерации", от 05.04.2001 N 265 "О лицензировании деятельности по транспортно-экспедиционному обслуживанию юридических и физических лиц на автомобильном транспорте", от 21.04.2001 N 312 "О лицензировании деятельности по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств, осуществляемой на коммерческой основе".

-

Несколько позже, когда проводилась реформа системы лицензирования предпринимательской деятельности, сопровождавшаяся значительным сокращением видов лицензируемой деятельности <*>, тем не менее в перечне лицензируемых видов деятельности сохранились: перевозки пассажиров и грузов морским, внутренним водным и воздушным транспортом; перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозки более восьми человек; перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом; перевозки грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью свыше 3,5 тонны; перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом, за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя без выхода на железнодорожные пути общего пользования; деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом (ст. 17 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности").

<*> См.: Федеральный закон "О лицензировании отдельных видов деятельности" от 8 августа 2001 г. N 128-ФЗ (СЗ РФ. 2001. N 33. Ст. 3430; 2002. N 11. Ст. 1020).

Перечень лицензируемых видов предпринимательской деятельности в сфере транспорта постоянно дополняется и уточняется. Так, в соответствии со ст. 33 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" внесены изменения в Федеральный закон "О лицензировании отдельных видов деятельности", согласно которым в области железнодорожного транспорта подлежат лицензированию следующие виды деятельности: перевозка пассажиров и багажа, грузов и грузобагажа; деятельность по представлению инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для осуществления перевозок; транспортировка грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования.

Роль перевозчика на морском транспорте выполняет, как правило, так называемый судовладелец, под которым понимается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании (ст. 8

КТМ). В этом смысле судовладельцем признается и фрахтователь, эксплуатирующий судно на основе договоров тайм-чартера или бербоут-чартера, который от своего имени в качестве перевозчика заключает договоры морской перевозки с отправителями грузов. Судовладельцами, а стало быть, перевозчиками по договорам морской перевозки могут являться государственные и муниципальные унитарные предприятия, которым морские суда принадлежат на праве хозяйственного ведения, а также учреждения, обладающие морскими судами на праве оперативного управления.

В роли судовладельца, эксплуатирующего судно, конечно же, может выступать непосредственно собственник судна, который вправе совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц. В частности, собственник может отчуждать судно в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливать ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом (ст. 13 КТМ). Однако в тех случаях, когда собственник передает свое судно во владение и пользование другому лицу, он тем самым утрачивает статус судовладельца и исключает себя из правоотношений по перевозкам грузов. Например, собственник вправе передать судно доверительному управляющему по договору доверительного управления на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника (ст. 14 КТМ). В подобной ситуации именно доверительный управляющий будет являться судовладельцем, который может либо непосредственно выступать в роли перевозчика пассажиров и грузов, либо наделить такой возможностью иных лиц, заключив, к примеру, договор фрахтования судна на время (тайм-чартер или бербоут-чартер).

Вместе с тем в некоторых случаях фигура собственника судна, не являющегося судовладельцем и не выступающего в роли перевозчика по договору морской перевозки, тем не менее имеет самостоятельное правовое значение, в том числе и в отношениях, связанных с морскими перевозками. Так, в случае, если затонувшее судно создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению промысла водных биологических ресурсов, деятельности порта и проводимым в нем работам, собственник затонувшего судна обязан по требованию капитана морского порта в установленный им срок поднять затонувшее судно и при необходимости удалить или уничтожить его (ст. 109 КТМ). На собственника судна в определенных случаях возлагается ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью и в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (ст. 316, 327 КТМ).

Как отмечалось ранее, в некоторых случаях участниками правоотношений, связанных с перевозкой грузов, являются организации, находящиеся в морских портах. Под морским портом понимается комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных: для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, обычно оказываемых в морском торговом порту (морской торговый порт); для осуществления основного вида деятельности - комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота (морской рыбный порт); для обслуживания судов, осуществляющих перевозки определенных видов груза (леса, нефти и др.), а также спортивных и прогулочных судов (морской специализированный порт).

Правовое положение коммерческих организаций, находящихся в морских портах и осуществляющих операции с грузами, предопределяется тем, что они, как отмечалось в юридической литературе, "являются коммерческими организациями общего пользования и обязаны заключать договоры по оказанию услуг в отношении каждого, кто к ним обратится (публичный договор - ст. 426

ГК)" <*>. Причем обособление морских рыбных и специализированных портов не исключает отнесения коммерческих организаций, осуществляющих свою деятельность на их территории, также к числу субъектов публичного договора в области комплексного обслуживания соответствующих судов.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 29 (автор соответствующего Комментария - Г.Г. Иванов).

По договору воздушной перевозки перевозчиком признается так называемый эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки (ст. 100 ВК). В свою очередь, под эксплуатантом понимаются гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта (п. 3 ст. 61 ВК). Из этого определения видно, что понятие "эксплуатант" введено ВК без достаточных на то оснований. В действительности под эксплуатантом имеется в виду лицо, владеющее воздушным судном на законном основании. И с точки зрения русского языка, и с точки зрения права это лицо так и следовало бы назвать - "владелец воздушного судна" или "судовладелец".

Другое понятие для обозначения участника воздушных перевозок, введенное ВК, - "авиационное предприятие", под которым понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты или выполнение авиационных работ. Причем создание на территории России авиационного предприятия с участием иностранного капитала допускается лишь при условиях, если доля участия иностранного капитала не превышает 49% уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином Российской Федерации и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не превышает 1/3 состава руководящего органа (п. 1 и 2 ст. 61 ВК). Российские авиационные предприятия (причем как и российские индивидуальные предприниматели) вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации при наличии лицензий, полученных в установленном порядке (ст. 62 ВК).

Употребление в ВК понятия "авиационное предприятие" также нельзя признать удачным. Как известно, в ГК понятие "предприятие" используется для обозначения имущественного комплекса как объекта гражданских прав (ст. 132). Когда же ГК имеет в виду субъекта гражданских прав - одну из организационно-правовых форм юридического лица, он говорит о государственном или муниципальном унитарном предприятии, где применительно к организационно-правовой форме юридического лица акцент делается на слове "унитарный" (неделимый уставный фонд, единственный учредитель, который является единственным собственником имущества, и т.п.).

Придание термину "предприятие" значения специального юридического лица с добавлением указания на сферу его деятельности ("авиационное"), которое охватывает все организационно-правовые формы юридического лица, свидетельствует об использовании данного понятия в значении, совершенно неизвестном гражданскому праву. Кроме того, законодатель, рассуждая о коммерческой деятельности авиационных предприятий, видимо, имеет в виду прежде всего коммерческие организации, которые (за редким исключением: банки, страховые организации и т.п.) наделены

общей правоспособностью (ст. 49 ГК), т.е. они могут заниматься любым видом предпринимательской деятельности, не запрещенным законом. Однако данное обстоятельство вряд ли может иметь место в деятельности так называемых авиационных предприятий. Нельзя также не заметить, что понятие "авиационное предприятие" не охватывает аэропорты и аэродромы.

Под аэродромом понимается участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенные для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок, и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников (ст. 40 ВК).

Гражданские аэродромы и аэропорты подлежат государственной регистрации при наличии сертификатов (свидетельств) годности. Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах должно обеспечиваться на единых условиях, если иное не предусмотрено законодательством (ст. 50 ВК). Данное обстоятельство свидетельствует о том, что коммерческие организации, оказывающие услуги пассажирам, грузоотправителям и грузополучателям на территории аэродромов и аэропортов, должны признаваться субъектами публичных договоров.

Значительными особенностями отличается правовое положение перевозчика на железнодорожном транспорте. В качестве перевозчика по договорам перевозки грузов и пассажиров здесь выступает железная дорога, которая является "основным государственным унитарным предприятием железнодорожного транспорта, обеспечивающим при централизованном управлении и во взаимодействии с другими железными дорогами и видами транспорта потребности экономики и населения в перевозках в обслуживаемом регионе на основе регулирования производственно-хозяйственной и иной деятельности предприятий и учреждений, входящих в его состав" (ст. 2 Федерального закона от 25 августа 1995 г. N 153-ФЗ "О федеральном железнодорожном транспорте" <*>).

<*> СЗ РФ. 1995. N 35. Ст. 3505.

Имущество, закрепленное за железными дорогами как за государственными унитарными предприятиями, принадлежит последним на праве хозяйственного ведения. Однако правомочия железных дорог по распоряжению указанным имуществом в соответствии с вышеназванным Федеральным законом ограничены по сравнению с иными субъектами хозяйственного ведения. Помимо того, что продажа, передача в аренду недвижимого имущества или распоряжение им иным способом требуют традиционного согласия органа, уполномоченного собственником (для сделок с недвижимым имуществом железных дорог таковым является федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, т.е. Министерство путей сообщения РФ), специальным образом регулируется и порядок распоряжения таким имуществом, как подвижной состав и контейнеры. В частности, продажа, обмен, сдача в аренду или в ссуду этого имущества федеральным государственным предприятиям и организациям может осуществляться не непосредственно железными дорогами, а федеральным органом исполнительной власти или по его поручению и в порядке, им установленном, железными дорогами, Порядок продажи подвижного состава и контейнеров гражданам и юридическим лицам (в частную собственность) должен определяться Правительством РФ.

Средства, получаемые от имущественных сделок государственных унитарных предприятий, подлежат зачислению в их доходы, но могут использоваться только на определенные цели, а именно: приобретение подвижного состава и контейнеров, развитие производственных мощностей и строительство объектов социальной сферы указанных предприятий.

Железные дороги, а также объекты и иное имущество железнодорожного транспорта, непосредственно обеспечивающие перевозочный процесс и осуществление аварийно-восстановительных работ, не подлежат разгосударствлению и приватизации (ст. 4 Федерального закона "О федеральном железнодорожном транспорте").

Создание, реорганизация и ликвидация железных дорог осуществляются по решению Правительства РФ федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. Начальники железных дорог назначаются и освобождаются от должности Правительством РФ по представлению указанного федерального органа исполнительной власти, согласованному с соответствующими органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Создание, реорганизация и ликвидация иных предприятий железнодорожного транспорта, основанных на праве хозяйственного ведения (помимо железных дорог), в том числе и входящих в состав железных дорог, связанных с организацией и обеспечением перевозочного процесса, производятся федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта (ст. 8 Федерального закона "О федеральном железнодорожном транспорте").

Вместе с тем в результате реформы железнодорожного транспорта существенным образом изменились правоотношения собственности: согласно п. 6 ст. 1 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" от 10 января 2003 г. имущество железнодорожного транспорта может находиться в государственной, муниципальной, частной и иных формах собственности. Круг перевозчиков в сфере железнодорожного транспорта не ограничивается железными дорогами, действующими в качестве государственных унитарных предприятий. Напротив, под перевозчиком теперь понимается всякое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж или грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю).

Появились новые участники перевозочного процесса с довольно невнятным правовым статусом, например так называемый оператор железнодорожного подвижного состава, в качестве которого признается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующий на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров (?).

Еще больше вопросов вызывает фигура так называемого владельца инфраструктуры, которому отводится совершенно особая роль в перевозочном процессе. Согласно ст. 2 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования - это технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование. Под владельцем инфраструктуры соответственно понимаются юридическое лицо или индивидуальный

предприниматель (?), имеющие инфраструктуру на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензии и договора.

Каждому из владельцев инфраструктур вменяется в обязанность 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, иного подвижного состава, ответственность по обязательствам, вытекающим из перевозок в прямом железнодорожном сообщении, перед перевозчиками.

Современные требования к перевозчику (ст. 12 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации") состоят в том, что он обязан: иметь лицензии на осуществление всех подлежащих лицензированию 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, 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.

В случае перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа в железнодорожном сообщении (с участием нескольких владельцев инфраструктур) перевозчик до заключения договора перевозки обязан иметь договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры и согласовать такую перевозку со всеми владельцами инфраструктур, которые участвуют в осуществлении перевозки, а при отсутствии собственных локомотивов этот перевозчик обязан иметь договоры об оказании услуг локомотивной тяги на всем пути следования пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа.

Больше всего поражает то обстоятельство, что перевозчиком признается организация (предприниматель), не имеющая локомотива и вынужденная по этой причине заключать с собственниками локомотивов договоры об оказании услуг локомотивной тяги. Ведь суть обязательства перевозчика как раз и состоит в доставке пассажира, багажа или груза в пункт назначения. Как же организация может выступать в роли перевозчика и брать на себя такое обязательство, не располагая собственным локомотивом?

Предлагая перевозчику в подобной ситуации заключать договоры об оказании услуг локомотивной тяги с собственниками локомотивов, законодатель допускает, что перевозчик на самом деле берет на себя обязательство перед пассажиром или грузоотправителем не доставить пассажира, а также вверенный перевозчику багаж или груз в пункт назначения, а организовать их доставку. Но в таком случае одно обязательство подменяется другим: перевозка - транспортной экспедицией. Согласно п. 1 ст. 801 ГК именно договором транспортной экспедиции (а не договором перевозки) могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, включающие и обязанность заключить от имени клиента или от своего имени договор перевозки груза.

Что касается так называемого договора оказания услуг локомотивной тяги, то обязательство исполнителя (услугодателя) состоит не в том, чтобы "тянуть" подвижной состав, принадлежащий

перевозчику, а в том, чтобы доставить пассажира или груз в пункт назначения. Однако такого рода действия, как известно, составляют предмет обязательства перевозчика по договору перевозки, что исключает квалификацию данных правоотношений в качестве договора об оказании возмездных услуг.

Характерной чертой организаций, выступающих в роли перевозчиков, является наличие у них на вещном праве или ином законном основании транспортных перевозочных средств, пригодных для осуществления перевозок пассажиров, грузов или багажа. Подлежащие государственной регистрации воздушные и морские суда, а также суда внутреннего водного транспорта отнесены к объектам недвижимого имущества (ст. 130 ГК).

На морском транспорте под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания либо для промысла водных биологических ресурсов (суда рыбопромыслового флота), а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения (ст. 7 КТМ). Морское судно, подлежащее регистрации в Государственном судовом реестре или судовой книге, должно иметь свое название, которое присваивается собственником судна. Судну присваивается также позывной сигнал. В зависимости от технической оснащённости судна ему присваиваются идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции (ст. 21 КТМ).

Воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов, подлежат государственной регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации. Данные о гражданских воздушных судах включаются в реестр только при наличии сертификатов летной годности или удостоверений о годности к полетам. Вместе с тем государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на воздушное судно, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним осуществляются в соответствии со ст. 131 ГК (ст. 33 ВК). Таким образом, в отношении воздушных судов предусмотрена двойная регистрация, что вряд ли может быть признано оправданным.

На железнодорожном транспорте перевозки грузов, багажа, грузобагажа могут производиться не только в вагонах и контейнерах, принадлежащих организациям железнодорожного транспорта, но и в вагонах, принадлежащих на правах собственности или аренды юридическим или физическим лицам либо находящимся в хозяйственном ведении государственных или муниципальных унитарных предприятий.

Грузоотправители и грузополучатели

Наряду с перевозчиками участниками договорных отношений по перевозке груза являются грузоотправители и грузополучатели. В качестве грузоотправителя по договору перевозки груза может выступать любое физическое или юридическое лицо, обладающее свойствами право- и дееспособности. Конечно, чаще других в этой роли оказываются коммерческие организации, осуществляющие отправку грузов (в основном производимых ими товаров) для исполнения своих договорных обязательств, связанных с продажей, поставкой товаров и выполнением других договоров. Как правило, грузоотправитель является собственником отправляемых грузов (грузовладельцем) либо лицом, наделенным собственником соответствующими полномочиями по

отправке груза. Грузоотправитель непосредственно заключает договор перевозки с перевозчиком и является его стороной.

В отличие от грузоотправителя грузополучатель не принимает участия в заключении договора перевозки и, следовательно, не может считаться стороной этого договора. В то же время законодательство наделяет грузополучателя определенными правами, связанными с перевозкой груза и, более того, возлагает на грузополучателя ряд обязанностей, вытекающих из перевозки груза. Данное обстоятельство, как уже отмечалось, в свое время породило различные взгляды на правовое положение грузополучателя в правоотношениях по перевозке грузов. Споры по этому поводу велись в дореволюционной и советской юридической литературе, вопрос остается дискуссионным и в настоящее время. В современной юридической литературе также высказываются различные позиции, объясняющие правовое положение грузополучателя и его место в договорных отношениях по перевозке грузов. При этом предпринимаются попытки перенести на современную почву в условиях действия нового гражданского законодательства "разногласицу", характерную для советской юридической литературы, так сказать, в неизменном виде, без учета кардинальных изменений законодательства, имевших место в последние годы.

Например, в работе В.А. Егиазарова современное состояние правового положения грузополучателя сформулировано следующим образом: "В настоящее время существует несколько точек зрения относительно взаимоотношений грузополучателя с грузоотправителем и перевозчиком в договоре перевозки. Отдельные авторы квалифицируют договор перевозки грузов как договор в пользу третьего лица <1>. К.К. Яичков относит договор перевозки грузов к категории договоров о вручении исполнения третьему лицу <2>, Л.И. Рапопорт и М.К. Александров-Дольник считают грузоотправителя и грузополучателя одной стороной в договоре перевозки грузов <3>. Согласно другой точке зрения (М.А. Тарасов) перевозка грузов есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной <4>. М.Г. Масевич и И.Н. Петров считают договор перевозки трехсторонним договором, в котором участники обладают как правами, так и соответствующими обязанностями <5>" <6>.

<1> См.: Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожной перевозки грузов. М., 1959. С. 39.

<2> См.: Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. С. 144.

<3> См.: Рапопорт Я.И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. Харьков, 1957. С. 171 - 173; Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. N 4. С. 107.

<4> См.: Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. М., 1954. С. 34.

<5> См.: Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата, 1964. С. 172 - 174; Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. N 11. С. 13.

<6> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 49 - 50.

Как видим, произведения всех названных авторов, в которых высказывались различные точки зрения относительно правового положения грузополучателя, были опубликованы 40 - 50 лет назад при совершенно иных условиях экономического оборота и, более того, в условиях действия законодательства несуществующего сегодня государства. Поэтому оценка точек зрения с позиции современного законодательства представляется научно не вполне корректной.

Например, В.А. Егиазаров указывает: "Авторы, поддерживающие концепцию договора в пользу третьего лица, считают, что договор перевозки грузов служит достижению целей, определяемых договорами поставки, капитального строительства, другими договорами и лежащими в их основе нормативными актами. Следовательно, договор перевозки - это одно из средств исполнения обязанностей для грузоотправителя, вытекающих из указанных договоров. Заключая эти договоры, покупатель продукции (впоследствии - получатель продукции по договору перевозки) принимает на себя обязанность получить ее, а в договоре определяется и способ ее доставки получателю. Стало быть, утверждают эти авторы, будущий получатель заказанной продукции уже в процессе заключения соответствующего договора (поставки, купли-продажи), во-первых, дает согласие на заключение договора перевозки, в котором он будет значиться получателем, и, во-вторых, обязуется не только принять груз от транспортной организации, но и совершить другие действия, вытекающие из договора перевозки. В свою очередь грузоотправитель (поставщик, продавец), заключая договор перевозки, поручает транспортной организации исполнить его обязанность по передаче продукции (груза) получателю (покупателю), согласие которого на это уже получено при заключении соответствующего договора" <*>. В качестве одного из сторонников такой позиции, наиболее полно обосновавших свои доводы, В.А. Егиазаров называет В.Т. Смирнова <***>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 50 - 51.

<***> См.: Советское гражданское право: Учебник. Т. 2. Л., 1971. С. 222 (раздел написан В.Т. Смирновым).

Говоря о наиболее уязвимых местах данной точки зрения, В.А. Егиазаров указывает и на следующее обстоятельство: ст. 430 Гражданского кодекса Российской Федерации гласит, что "когда третье лицо отказалось от права, предоставленного ему по договору, кредитор может воспользоваться этим правом, если это не противоречит закону, иным правовым актам или договору". "Таким образом, - делает вывод В.А. Егиазаров, - в статье Гражданского кодекса говорится исключительно о правах третьего лица, которыми оно может воспользоваться либо отказаться от них. В отношении третьего лица могут быть установлены только права, а не обязанности, так как обязанности по договору может нести только тот, кто заключил его лично или через представителя" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 52.

Норма ГК, послужившая в данном случае одним из аргументов, введена в действие в 1995 г. И, как нам представляется, не может быть использована в качестве довода, опровергающего позицию, высказанную в 1971 г. Кроме того, именно в те годы точка зрения, согласно которой договор перевозки служил достижению целей, определяемых договорами поставки, капитального строительства и иными договорами, и в силу этого признавался одним из средств исполнения

обязанностей для грузоотправителей, вытекающих из указанных договоров, имела право на существование. Ведь перевозки грузов осуществлялись по планам, которые составлялись на основе планов производства, капитального строительства, закупок сельскохозяйственных продуктов, материально-технического снабжения и товарооборота, которые, в свою очередь, оформлялись соответствующими договорами.

Позднее, в условиях действия нового гражданского законодательства и применительно к современному имущественному обороту, В.Т. Смирнов объяснял правовое положение грузополучателя в договорных отношениях по перевозке грузов, как и ранее, тем, что договор перевозки представляет собой договор в пользу третьего лица, не прибегая к утратившей свое значение аргументации договора перевозки. Иллюстрацией к сказанному может служить следующий вывод В.Т. Смирнова: "Грузополучатель, не совпадающий с отправителем и не участвующий в заключении договора перевозки, тем не менее приобретает права и несет перед перевозчиком определенные обязанности. В таких случаях грузополучатель выступает как особый субъект обязательства по перевозке - третье лицо, в пользу которого заключен договор. Его нельзя рассматривать ни в качестве самостоятельной (третьей) стороны договора перевозки, ни в качестве одной стороны с отправителем, ни в качестве лица, принимающего исполнение за отправителя. Таким образом, договор перевозки груза - это договор в пользу третьего лица" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. С. 384 (гл. 38 о договоре перевозки написана В.Т. Смирновым и Д.А. Медведевым).

Что касается позиции самого В.А. Егиазарова относительно правового положения грузополучателя, то он соглашается с одной из ранее высказанных точек зрения, основанной на том, что договор перевозки грузов является не дву-, а многосторонним договором, в котором грузополучатель, так же как грузоотправитель и перевозчик, выступает в качестве полноправной стороны этого договора. При этом "все стороны этого договора имеют одну цель, выражают совпадающее, направленное на достижение этой цели волеизъявление - доставить принятый к перевозке груз в установленное место и выдать (получить его) управомоченному лицу". По мнению автора, процесс заключения договора перевозки должен быть разделен на две части: заключение договора между грузоотправителем и перевозчиком и вступление в договор перевозки грузополучателя. В отличие от традиционного представления сторонников концепции трехстороннего договора перевозки грузов, полагавших, что грузополучатель вступает в договор перевозки с момента получения им грузовой квитанции, В.А. Егиазаров не связывает положение грузополучателя как стороны договора перевозки с необходимостью получения последним грузовой квитанции. На его взгляд, "грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция (коносамент) или нет" <*>. Правда, при этом не уточняется, с какого момента грузополучатель может быть признан стороной договора перевозки. Видимо, по мнению автора, в качестве таковой стороны грузополучатель должен признаваться с момента заключения договора перевозки, т.е. с момента фактического приема перевозчиком груза от грузоотправителя.

<*> Там же. С. 57.

И все же в современной юридической литературе наиболее популярной является позиция, объясняющая правовое положение получателя тем, что он является третьим лицом, в пользу которого заключается договор перевозки (ст. 430 ГК).

Например, О.Н. Садилов подчеркивает, что "договор перевозки относится к числу двусторонних возмездных договоров. Его особенностью является наличие в договоре обычно третьего лица - получателя груза (грузополучателя), который в заключении договора перевозки обычно не участвует, однако наделяется в силу норм транспортного законодательства правом требовать от перевозчика выдачи груза. Поэтому договор перевозки груза в литературе принято относить к числу договоров в пользу третьего лица (ст. 430 ГК)... В силу такой структуры договорных отношений при перевозках грузов и исходя из содержания договора перевозки следует считать, что отправитель и получатель груза не обладают взаимными правами и обязанностями в рамках договора перевозки, ибо их связывают иные договорные отношения" <*>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 378.

Аналогичной позиции придерживается Г.П. Савичев, который пишет: "Договор перевозки грузов по своей конструкции относится к широко известному договорному типу - договору в пользу третьего лица (ст. 430 ГК), позволяющему грузополучателю, не являющемуся стороной договора, пользоваться определенными правами и нести соответствующие этим правам обязанности" <*>. Однако далее Г.П. Савичев приходит к парадоксальному выводу: "Договору перевозки грузов как договору в пользу третьего лица присущи некоторые положения, несовместимые с основными началами договорного права. Речь о том, что грузоотправитель, не являющийся одновременно и получателем (а такие ситуации возможны), и перевозчик при заключении договора перевозки исходят как бы из молчаливого согласия грузополучателя с условиями данного договора. Договор перевозки отличается от договора, предусматривающего исполнение обязательства третьему лицу. Ведь в этом случае третье лицо считалось бы лицом, уполномоченным принять исполнение обязательства от должника" <***>.

<*> Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. В 2 т. Т. II, полутом 2. М., 2000. С. 40.

<***> Там же. С. 41.

Непонятно, откуда может следовать вывод, что при заключении договора в пользу третьего лица необходимо получить согласие третьего лица (в том числе молчаливое). Напротив, для вступления такого договора в силу и надления третьего лица правом требования к должнику именно третье лицо должно положительным образом выразить свое намерение воспользоваться своим правом по указанному договору.

Конструкция договора перевозки как трехстороннего договора, одна из сторон которого (грузополучатель) "вступает" в договор, не участвуя в процессе его заключения, противоречит основополагающим положениям как действующего российского гражданского законодательства, так и теории гражданского права. Как известно, договором признается соглашение двух или нескольких

лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей (п. 1 ст. 420 ГК). Условия договора определяются по усмотрению сторон, кроме случаев, когда содержание соответствующего условия предписано законом или иными правовыми актами (п. 4 ст. 421 ГК). Договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора. Договор заключается посредством направления оферты (предложения заключить договор) одной из сторон и ее акцепта (принятия предложения) другой стороной и считается заключенным в момент получения лицом, направившим оферту, ее акцепта (ст. 432, п. 1 ст. 434 ГК). Эти и многие другие положения законодательства, определяющего понятие гражданско-правового договора и порядок его заключения, полностью игнорируются концепцией договора перевозки как трехстороннего договора, где грузополучатель не получает оферты, не участвует в выработке условий договора, а узнает о заключенном договоре перевозки из уведомления перевозчика о прибытии груза в его адрес или из счета грузоотправителя на оплату отправленного груза. С точки зрения теории гражданского права стороной договора может быть признано лишь то лицо, которое выразило определенным образом свое волеизъявление на заключение соответствующего соглашения, а также свое согласие с условиями такого соглашения. И с этой точки зрения грузополучатель никак не может быть признан стороной договора перевозки грузов.

В тех правопорядках, где грузополучатель действительно признается стороной договора перевозки (российское дореволюционное законодательство, германское законодательство), данное обстоятельство связано не с особой конструкцией договора перевозки, а с тем, что транспортные накладные (коносаменты) рассматриваются в качестве именных или предъявительских ценных бумаг. Поэтому перевозчик, заключая договор перевозки, изначально берет на себя обязанности не перед грузоотправителем, а перед владельцем соответствующей ценной бумаги.

Например, по германскому гражданскому законодательству обязательство перевозчика по выдаче груза оформляется погрузочной накладной, которая является определяющей для правовых отношений между перевозчиком и получателем груза; не включенные в погрузочную накладную положения договора перевозки не действуют по отношению к получателю, если только погрузочная накладная не содержит однозначной ссылки на них. На получение груза уполномочен тот, кому согласно погрузочной накладной должен быть выдан груз либо кому посредством индоссамента передается погрузочная накладная, если она гласит "по приказу". Уполномоченный для получения уже до прибытия груза в место выдачи имеет права, принадлежащие отправителю в отношении распоряжения грузом. Перевозчику разрешается следовать указанию отправителя задержать груз, возратить его или выдать иному лицу, нежели уполномоченному посредством погрузочной накладной, лишь в том случае, если ему будет возвращена погрузочная накладная. Если перевозчик нарушает это обязательство, то отвечает за груз перед правомерным владельцем погрузочной накладной (§ 444 - 447 Германского торгового уложения) <*>.

<*> См.: Германское право. Часть II: Торговое уложение и другие законы / Пер. с нем. М., 1996 (Сер. Современное зарубежное и международное частное право). С. 151 - 152.

В соответствии с Гражданским кодексом Квебека (ст. 2041 - 2045) письменным документом, подтверждающим договор перевозки имущества, является коносамент. При отсутствии доказательств иного коносамент является доказательством получения имущества в ведение перевозчика, а также

характера, количества и видимого состояния имущества. Коносамент не является оборотной ценной бумагой, если иное не установлено законом или договором. Если коносамент является оборотной ценной бумагой, его передача осуществляется посредством совершения индоссамента и вручения или же только посредством вручения, если это коносамент на предъявителя. Перевозчик обязан передать имущество его получателю или держателю коносамента. С учетом прав отправителя получатель, принимая имущество или договор, приобретает права и принимает обязанности, вытекающие из договора <*>.

<*> См.: Гражданский кодекс Квебека. М., 1999 (Сер. Современное зарубежное и международное частное право). С. 309.

Вместе с тем российское транспортное законодательство (за исключением КТМ) не предоставляет транспортным накладным и квитанциям в приеме грузов к перевозкам режима ценных бумаг. Поэтому передача квитанции (именной на грузоотправителя) не имеет значения передачи прав по договору перевозки грузов, а лишь удостоверяет право получателя груза (который указывается в транспортной накладной) на предъявление последним определенных требований к перевозчику (например, в связи с утратой груза). Говорить о получателе как о стороне договора перевозки груза можно лишь применительно к договору морской перевозки, оформляемому коносаментом, который имеет силу товарораспорядительной ценной бумаги. В остальных же случаях грузополучатель не является стороной договора перевозки груза.

Положение грузополучателя по российскому транспортному праву может быть объяснено только через конструкцию договора в пользу третьего лица, где получатель груза выступает в роли третьего лица, в пользу которого грузоотправитель и перевозчик заключают договор перевозки груза.

Действительно, конструкция договора в пользу третьего лица оптимально подходит к определению правового положения грузополучателя в договоре перевозки груза. Как известно, договором в пользу третьего лица признается договор, в котором стороны установили, что должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу (п. 1 ст. 430 ГК). Применительно к договору перевозки конкретного груза перевозчик обязан выдать принятый к перевозке и доставленный в пункт назначения груз именно грузополучателю (управомоченному им лицу), и только грузополучатель вправе требовать от перевозчика выполнения этой обязанности.

Следующее положение ГК, регулирующее договор в пользу третьего лица, а именно норма о том, что с момента выражения третьим лицом должнику намерения воспользоваться своим правом по договору стороны не могут расторгать или изменять заключенный ими договор без согласия третьего лица (п. 2 ст. 430 ГК), также в полной мере относится к договору перевозки груза. Действительно, после обращения получателя к перевозчику с требованием о выдаче груза перевозчик должен выполнять свою обязанность, а грузоотправитель не вправе переадресовать груз либо изменить (в том числе по согласованию с перевозчиком) какие-либо условия договора перевозки груза.

Должник в договоре в пользу третьего лица вправе выдвигать против требования третьего лица возражения, которые он мог бы выдвинуть против кредитора (п. 3 ст. 430 ГК). В договоре перевозки груза перевозчик вправе не выдавать получателю груз до момента полной оплаты причитающихся ему провозных платежей (в том числе и тех, которые не были уплачены грузоотправителем), он также

может выдвигать возражения против требований грузополучателя в связи с несохранностью груза, состоящие в том числе и в обосновании вины грузоотправителя в неправильной погрузке, упаковке и креплении груза в подвижном составе.

Такой же вывод (о распространении на договор перевозки грузов норм, регулирующих договор в пользу третьего лица) можно сделать и в отношении положения о том, что в случае, когда третье лицо отказалось от права, предоставленного ему по договору, кредитор может воспользоваться этим правом, если это не противоречит закону, иным правовым актам и договору (п. 4 ст. 430 ГК). В подтверждение этого тезиса достаточно сослаться на имеющиеся во всех транспортных уставах и кодексах нормы, которые определяют судьбу невостребованных получателями грузов. В подобных случаях право на распоряжение указанными грузами предоставляется грузоотправителю.

Таким образом, ни одно из положений ГК, регулирующих договор в пользу третьего лица, не может быть признано не относящимся к договору перевозки груза. В качестве же единственного аргумента, якобы препятствующего квалификации договора перевозки груза как договора в пользу третьего лица, в юридической литературе выдвигается довод о том, что договором в пользу третьего лица, которым это третье лицо наделяется правом требования от должника исполнения обязательства, на третье лицо не могут быть возложены какие-либо обязанности, что имеет место (применительно к грузополучателю) в договоре перевозки груза. Например, В.А. Егиазаров указывает: "Таким образом, в статье Гражданского кодекса говорится исключительно о правах третьего лица, которыми оно может воспользоваться либо отказаться от них. В отношении третьего лица могут быть установлены только права, а не обязанности, так как обязанности по договору может нести только тот, кто заключил его лично или через представителя. Вместе с тем, анализируя положение грузополучателя, регулируемое транспортным законодательством, можно сделать вывод, что грузополучатель имеет помимо прав массу обязанностей (по выполнению разгрузочных работ, выплате провозных платежей за грузоотправителя и т.д.), основная из которых - обязанность принять груз, поступивший на его имя... независимо заказывал он его или нет. Грузополучатель вправе отказаться от принятия груза лишь в том случае, когда качество груза вследствие повреждения или порчи при перевозке изменилось настолько, насколько исключается возможность полного или частичного его использования... Таким образом, - делает вывод В.А. Егиазаров, - у грузополучателя на конечном этапе исполнения договора перевозки появляется немалый круг обязанностей, что свидетельствует не в пользу авторов концепции "договора в пользу третьего лица <*>".

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 52 - 53.

Представляется, однако, что возложение на грузополучателя ряда обязанностей никак не может служить препятствием для квалификации договора перевозки груза в качестве договора в пользу третьего лица. Дело в том, что указанные обязанности возлагаются на грузополучателя отнюдь не договором перевозки, а императивными нормами закона. Видимо, в данном случае проблема (для противников концепции договора в пользу третьего лица) состоит в неправильном определении соотношения императивных норм и условий конкретного договора.

В юридической литературе советского периода высказывалось мнение о том, что императивные нормы закона, относящиеся к тому или иному типу договоров, следует рассматривать в качестве условий каждого конкретного договора в рамках соответствующего договорного типа (так называемые обычные условия договора). Так, например, О.С. Иоффе полагал, что "практически нет

необходимости включать обычные условия в договор, так как они сформулированы в законе или иных нормативных актах и, поскольку контрагенты согласились заключить данный договор, они тем самым признаются выразившими согласие подчиниться тем условиям, которые по закону распространяются на договорные отношения соответствующего вида или на все договоры вообще" <*>. В то же время Р.О. Халфина вообще исключала императивные нормы из числа договорных условий <***>. Действительно, императивные нормы закона являются для сторон, вступающих в договорные отношения, внешними правилами, определенными нормативными рамками, никак не связанными с условиями конкретного договора, которые должны вырабатываться соглашением сторон <****>.

<*> Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. Л., 1958. С. 387 - 388.

<***> См.: Советское гражданское право: Учебник. Т. 1. М., 1969. С. 459 - 460.

<****> Подробнее о соотношении императивных норм и договорных условий см.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. М., 1999. С. 295 - 330.

-
КонсультантПлюс: примечание.

Монография М.И. Брагинского, В.В. Витрянского "Договорное право. Общие положения" (Книга 1) включена в информационный банк согласно публикации - М.: Издательство "Статут", 2001 (издание 3-е, стереотипное).

-
Таким образом, договор перевозки груза не возлагает на получателя каких-либо обязанностей, но если лицо выражает свое намерение принять груз, то тем самым оно принимает на себя определенные обязанности, предусмотренные законодательством, что не противоречит конструкции договора перевозки как договора в пользу третьего лица.

Что же касается утверждения о том, что грузополучатель во всех случаях обязан принять груз, включая и незаказанную им, но отправленную в его адрес продукцию, поскольку это предусмотрено транспортными уставами и кодексами, то соответствующие правила транспортного законодательства представляют собой "рецидив планово-командной экономики", которому в определенной степени способствуют и представления о договоре перевозки как о трехстороннем договоре, в котором обязанности грузополучателя (в том числе по принятию прибывшего в его адрес груза) являются составной частью содержания договора перевозки.

На самом деле у перевозчика нет и не может быть никаких правовых средств, с помощью которых он мог бы заставить грузополучателя принять незаказанный груз. Концепция, рассматривающая договор перевозки как двусторонний договор, сконструированный по модели договора в пользу третьего лица, исключает даже теоретическую возможность понуждения получателя к приему груза. В этом случае, во-первых, действует императивное правило, закрепленное в п. 3 ст. 308 ГК, согласно которому обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (для третьих лиц), и во-вторых, принятие предусмотренных транспортным законодательством обязанностей, возлагаемых на грузополучателя, зависит исключительно от

действий самого лица, в адрес которого отправлен груз, - оно получает права грузополучателя (а стало быть, и возлагает на себя соответствующие обязанности) лишь путем выражения в положительной форме своего намерения получить прибывший груз.

Итак, правовое положение грузополучателя характеризуется не тем, что он является стороной договора перевозки груза, а тем, что сам договор перевозки сконструирован по модели договора в пользу третьего лица, где грузополучателю отведена роль указанного третьего лица, в пользу которого грузоотправитель и перевозчик заключают договор перевозки груза.

Правовое положение иных транспортных организаций, участвующих в процессе перевозки

Еще один дискуссионный вопрос, "доставшийся" современной российской цивилистике от советского гражданского права, это - вопрос о правовом положении транспортных организаций, не участвовавших в заключении договора перевозки грузов или пассажиров, но являющихся участниками процесса их транспортировки, а также вступающих в определенные правоотношения с грузополучателями и получателями багажа по поводу выдачи грузов и багажа, прибывших в пункт назначения. Подобные ситуации возникают во всех случаях, когда грузы перевозятся в прямом и прямом смешанном сообщении.

В современной юридической литературе можно обнаружить разные позиции, объясняющие правовое положение таких транспортных организаций в системе правоотношений, связанных с перевозками пассажиров и грузов. Вместе с тем различные взгляды современных авторов берут свое начало в гражданско-правовой доктрине советского периода. В то время в юридической литературе преобладали две точки зрения, предлагавшие ответ на вопрос о правовом положении транспортных организаций, участвующих в транспортировке грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении.

Согласно одной точке зрения все перевозчики, участвующие в транспортировке груза в процессе прямой или прямой смешанной перевозки, представляют собой так называемого единого перевозчика, который и является стороной договора перевозки, заключаемого с грузоотправителем. Например, М.К. Александров-Дольник указывал: "...участвующие в прямой смешанной перевозке виды транспорта выступают перед клиентом как единый перевозчик" <*>.

<*> Александров-Дольник М.К. Споры, вытекающие из правоотношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. М., 1955. С. 224.

Сторонники другой точки зрения подчеркивали, что у "промежуточных" перевозчиков в отличие от первого перевозчика, имеющего договор с грузоотправителем, и последнего, вступающего в правоотношения с грузополучателем, отсутствуют какие-либо права и обязанности в отношении как грузоотправителя, так и грузополучателя. Поэтому "промежуточные" перевозчики, не являясь стороной договора перевозки, заключаемого с грузоотправителем, выполняют свой круг обязательств по перевозке груза, возложенных в соответствии с договором перевозки на перевозчика, принявшего груз к перевозке. Так, по мнению М.А. Тарасова, "каждый последующий перевозчик, вступая в договор, должен осуществить права и обязанности предшествующего перевозчика, которые вытекают из накладной" <*>.

<*> Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. С. 257; см. также: Хаскельберг Б.Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке грузов в прямом и прямом смешанном сообщении // Проблемы советского государства и права (Иркутск). 1972. N 1, 2. С. 135.

Концепция единого перевозчика находит поддержку и в современной юридической литературе. Так, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов указывают: "При прямых перевозках одним видом транспорта или прямых смешанных перевозках возникает обязательственное правоотношение с множественностью лиц-соперевозчиков. Каждый из них, принимая груз от предыдущей организации, исполняет свою обязанность по перевозке на соответствующем участке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первой транспортной организацией. Заключая договор перевозки, транспортная организация пункта отправления выступает как от своего имени, так и от имени всех других участвующих в исполнении обязательства перевозки лиц в качестве их представителя. Представительство в данном случае основано на указании закона (как это имеет место на железнодорожном транспорте) или на договорах между транспортными организациями. Соперевозчики становятся субъектами правоотношений по перевозке, причем отправитель дает согласие на их участие в договоре, подписывая накладную, в которой указывается путь следования и пункты перевалки" <*>.

<*> Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 383.

Несколько с иных позиций защищает концепцию единого перевозчика О.Н. Садилов, который пишет следующее: "Договор перевозки прямого сообщения имеет ту практически важную особенность, что в нем участвует несколько соперевозчиков, каждый из которых несет ответственность за выполнение всей перевозки в целом, а в последующем они производят между собой необходимые взаиморасчеты по перевозке. Такую ответственность соперевозчиков прямого сообщения часто именуют солидарной, однако она имеет от нее значительные отличия: требования по перевозке могут заявляться только перевозчикам места отправления и назначения груза, но не транзитному перевозчику... Это особый случай ответственности, которую в литературе предлагается именовать совместной" <*>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 380.

Особое место в современной дискуссии по вопросу о правовом положении грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, занимает точка зрения, высказанная В.А. Егизаровым. Несмотря на то что указанная точка зрения в конечном счете также основана на концепции единого перевозчика, она отличается значительным своеобразием. По мнению В.А. Егизарова, применительно к договору на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении следует рассматривать два этапа перевозки. "На первом этапе, - пишет В.А. Егизаров, - начальный перевозчик, заключая договор перевозки в прямом смешанном сообщении, помимо обязанностей доставить груз в пункт назначения приобретает право выступать во взаимоотношениях с

соперевозчиками как ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ" (выделено мной. - В.В.). Указанное право выступать в отношениях с иными перевозчиками в качестве грузоотправителя реализуется на втором этапе перевозки, "когда начальный перевозчик в силу полномочий, предоставленных ему законом... в отношении передачи груза, заключает от имени грузоотправителя (как его представитель) договор с соперевозчиком, передавая ему одновременно права и обязанности, которыми его наделил грузоотправитель, заключая договор перевозки, т.е. каждый последующий соперевозчик, вступая в обязательственные отношения с предшествующим перевозчиком, становится представителем грузоотправителя". В связи с этим В.А. Егиазаровым делается вывод о том, что "было бы неверно считать, что соперевозчики не находятся в договорных отношениях с отправителем. Моментом заключения договора между ними следует считать наложение календарного штемпеля и учинение подписи представителя другого перевозчика на передаточной ведомости и накладной... Все сказанное, - подытоживает В.А. Егиазаров, - подтверждает обоснованность точки зрения о том, что перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении выступают перед клиентурой как единая транспортная организация и что все перевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (грузополучателем)... Таким образом, договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении представляет собой совокупность отдельных договоров, заключенных между соперевозчиками, которые выступают перед грузоотправителем как единая транспортная организация, находясь с ним в договорных отношениях" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 61 - 62.

На наш взгляд, попытки объяснить правовое положение транспортных организаций, участвующих в перевозке грузов, и структуру договорных связей при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, наделяя первого перевозчика, принимающего груз к перевозке, статусом законного представителя для последующих перевозчиков, не основаны на действующем законодательстве и расходятся с основополагающими доктринальными представлениями о договоре и об институте представительства в гражданском праве.

Во-первых, представитель совершает сделку от имени представляемого, не участвуя в этой сделке в качестве ее стороны, ибо указанная сделка непосредственно создает, изменяет и прекращает гражданские права и обязанности представляемого (п. 1 ст. 182 ГК). При заключении договора перевозки груза именно перевозчик, заключивший договор (принявший груз), принимает на себя обязанность доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а также приобретает право требовать от грузоотправителя уплатить за перевозку груза установленную плату (п. 1 ст. 785 ГК). На перевозчике лежит обязанность выбора кратчайшего маршрута транспортировки груза, и данное обстоятельство не порождает каких-либо обязанностей иных транспортных организаций перед грузоотправителем.

Во-вторых, полномочия представителя должны основываться на доверенности, на законе либо акте уполномоченного на то государственного или местного органа власти (п. 1 ст. 182 ГК). Ничего подобного не наблюдается в отношениях, связанных с перевозкой грузов. Ни в одном из транспортных уставов и кодексов мы не найдем норм, которые наделяли бы перевозчика, заключающего договор перевозки с грузоотправителем, полномочиями действовать (в том числе заключать договоры) от имени иных транспортных организаций или грузоотправителя.

В-третьих, двустороннее обязательство, каковым является договор перевозки, заключаемый

грузоотправителем и перевозчиком, принимающим груз к перевозке, не создает обязанность для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (п. 3 ст. 308 ГК).

В-четвертых, договор представляет собой соглашение двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей (п. 1 ст. 420 ГК), достижение которого возможно только путем соответствующего волеизъявления всех его сторон. В связи с этим невозможно согласиться с позицией, согласно которой транспортная организация, не участвующая в заключении договора перевозки ни непосредственно, ни через уполномоченного ею представителя, вдруг признается стороной этого договора.

В-пятых, конструкция "единого перевозчика", воплощающего множественность лиц на стороне перевозчика (все транспортные организации, участвующие в перевозке груза), как бы она ни мыслилась: создаваемой путем заключения договора перевозки с грузоотправителем, который одновременно является "представителем" других транспортных организаций, или, напротив, путем заключения договора с грузоотправителем через своего "представителя" (первого перевозчика) со всеми транспортными организациями, - не имеет ничего общего с действительностью. Транспортные организации являются юридическими лицами, самостоятельно вступающими в договорные отношения, и ни при каких условиях не могут образовать некий фантом - "единого перевозчика".

И, наконец, в-шестых, в реальной действительности и в соответствии с действующим законодательством взаимоотношения, складывающиеся между транспортными организациями при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, а также порядок организации таких перевозок определяются соглашениями, заключаемыми между организациями соответствующих видов транспорта (ст. 788 ГК). Участники указанных соглашений, естественно, действуют от своего имени и не приобретают никаких прав и обязанностей в отношении грузоотправителей и грузополучателей.

Представляется, что правовое положение транспортных организаций, принимающих участие в транспортировке грузов или пассажиров, перевозимых в прямом или прямом смешанном сообщении, может быть объяснено исходя из того, что они выступают в роли третьих лиц, на которые должником (первым перевозчиком) возлагается исполнение обязательства, вытекающего из заключенного им договора перевозки. Как известно, в соответствии со ст. 313 ГК исполнение обязательства может быть возложено на третье лицо, если из закона, иных правовых актов, условий обязательства или его существа не вытекает обязанность должника исполнить обязательство лично. В этом случае кредитор (в нашем случае - пассажир или грузополучатель, в пользу которого заключен договор) обязан принять исполнение, предложенное за должника третьим лицом.

В самом деле, из условий и существа обязательства, вытекающего из договора перевозки в прямом или прямом смешанном сообщении, конечно же, не следует, что оно должно быть исполнено непременно тем перевозчиком, с которым заключен договор перевозки. Напротив, в этом случае предполагается, что для исполнения договора перевозчик привлечет иные транспортные организации, что предусмотрено транспортным законодательством. Более того, порядок участия иных транспортных организаций в исполнении обязательства, вытекающего из договора перевозки, регулируется не только законодательством, но и соглашениями, заключаемыми организациями различных видов транспорта.

Признание транспортных организаций, участвующих в транспортировке пассажиров и грузов, третьими лицами, на которых должником (первозчиком) возложено исполнение своих обязательств, вытекающих из договора перевозки, позволяет также объяснить и специфику ответственности транспортных организаций за ненадлежащее исполнение условий договора перевозки. Согласно ст.

403 ГК должник отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства третьими лицами, на которые было возложено исполнение, если законом не установлено, что ответственность несет являющееся непосредственным исполнителем третье лицо. Таким образом, по общему правилу ответственность возлагается на должника, однако у законодателя "развязаны руки": применительно к различным типам договорных обязательств может быть предусмотрена ответственность всех или отдельных третьих лиц, привлекаемых к исполнению обязательства должника.

Данным обстоятельством объясняется различный подход законодателя к определению субъектов ответственности за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки соответственно в прямом и прямом смешанном сообщении. В первом случае ответственность возлагается только на перевозчика, заключившего договор перевозки с грузоотправителем, а также на транспортную организацию, доставившую груз (пассажира) в пункт назначения и тем самым завершившую процесс перевозки (например, ст. 137 ТУЖД); "промежуточные" перевозчики, принимавшие участие в исполнении обязательства, вытекающего из договора перевозки, ответственность перед грузоотправителем и грузополучателем не несут.

Во втором случае (при перевозках в прямом смешанном сообщении) законодатель счел возможным возложить ответственность за отдельные нарушения на тех "промежуточных" перевозчиков, которые допустили соответствующие нарушения. Так, в случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении имущественную ответственность за просрочку доставки грузов несет сторона, по вине которой допущена просрочка (ст. 80 ТУЖД); имущественная ответственность за несохранность грузов до передачи их в пунктах перевалки лежит на сдающей стороне, после передачи - на стороне, принявшей грузы (ст. 85 ТУЖД).

Неплохой иллюстрацией того обстоятельства, что иные транспортные организации (помимо перевозчика) участвуют в отношениях по перевозке пассажира или груза в качестве третьих лиц, на которых перевозчик (должник) возложил исполнение своих обязательств перед пассажиром или грузоотправителем, и поэтому они несут ответственность за их неисполнение или ненадлежащее исполнение только в случаях, указанных в законе, являются последние изменения законодательства, регулирующего перевозку грузов железнодорожным транспортом.

Согласно ст. 75 нового УЖТ РФ в случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении ответственность за просрочку доставки грузов несет перевозчик транспорта соответствующего вида, выдавший груз. Этот перевозчик в свою очередь вправе предъявить требование о возмещении убытков к организации того вида транспорта, по вине которой допущена просрочка доставки груза. Аналогичным образом теперь строится и ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении (ст. 79 УЖТ РФ).

Таким образом, правовое положение транспортных организаций, принимающих участие в перевозке грузов и пассажиров, следующих в прямом или прямом смешанном сообщении, характеризуется тем, что они являются третьими лицами, на которые должником (перевозчиком) возложено исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки.

Глава V. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА

1. Понятие и виды договора перевозки пассажира

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа (п. 1 ст. 786 ГК).

Видообразующими признаками данного договора, позволяющими выделить его в отдельный вид договора перевозки, являются особенности его предмета, а также субъектного состава.

Предметом договора перевозки пассажира (как отдельного вида договора перевозки) являются действия перевозчика по доставке пассажира в пункт назначения, а при сдаче пассажиром багажа - и указанного багажа, который должен быть выдан управомоченному на получение его лицу, а также действия пассажира по уплате установленной платы за проезд и провоз багажа.

Особенность субъектного состава договора перевозки пассажира состоит в том, что в качестве пассажира здесь выступает физическое лицо. Как известно, в случаях, когда одной из сторон в обязательстве является гражданин, использующий, приобретающий, заказывающий либо имеющий намерение приобрести или заказать товары (работы, услуги) для личных бытовых нужд, такой гражданин пользуется правами стороны в обязательстве в соответствии с ГК, а также правами, предоставленными потребителю Законом РФ "О защите прав потребителей" <*> и изданными в соответствии с ним иными правовыми актами <***>. Данное обстоятельство служит основанием для возложения на перевозчика по договору перевозки пассажира дополнительных обязанностей, в том числе и публично-правового характера.

<*> Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. N 15. Ст. 766; СЗ РФ. 1996. N 3. Ст. 140.

<***> См. ст. 9 Федерального закона "О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации".

К особенностям субъектного состава договора перевозки пассажира следует отнести также то обстоятельство, что в качестве контрагента пассажира - перевозчика выступает транспортная организация, относящаяся, как правило, к транспорту общего пользования, которая признается субъектом публичного договора (ст. 426 ГК) и обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина (ст. 789 ГК). Классификация договора перевозки пассажира в качестве публичного договора имеет еще и то последствие, что дает Правительству РФ возможность издавать правила, обязательные для сторон при заключении и исполнении данного договора. Например, в настоящее время правоотношения, связанные с перевозкой пассажиров на железнодорожном транспорте, регламентированы Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 11 марта 1999 г. N 277 <*>.

<*> СЗ РФ. 1999. N 11. Ст. 1311.

В связи с тем что договор перевозки пассажира является публичным договором и в части защиты прав пассажира к нему применяется законодательство о защите прав потребителя, на транспортные организации общего пользования возлагается целый ряд публично-правовых обязанностей, направленных на создание необходимых условий для надлежащего обслуживания граждан, имеющих намерение воспользоваться услугами транспортных организаций. Как правильно отмечает В.В. Залесский, "из этого следует, что еще до заключения конкретного договора перевозки пассажира транспортное предприятие уже несет определенные обязанности перед потенциальными пассажирами" <*>. По мнению В.В. Залесского, такие обязанности транспортных организаций могут быть объединены в три обобщенные группы. К их числу относятся следующие обязанности: "...обеспечить всем потенциальным пассажирам равные условия будущего договора перевозки; создать минимальную необходимую материальную базу для приобретения пассажирского билета (касса, эффективно действующая система распространения билетов, а на городском транспорте - кондуктор или определенные приспособления, позволяющие зафиксировать факт вступления пассажира в правоотношение по перевозке); сформировать систему информационного обеспечения, с тем чтобы каждое заинтересованное лицо могло получить исчерпывающие сведения о запланированной поездке" <***>.

<*> Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком // Право и экономика. 2000. N 9. С. 15.

<***> Там же. С. 15.

Данные обязанности транспортных организаций общего пользования, которые носят обеспечительно-организационный характер (а применительно к будущим договорам перевозки пассажиров могут рассматриваться также в качестве неких "преддоговорных" обязанностей транспортных организаций), подробно регламентируются транспортными уставами и кодексами, а также иными правовыми актами.

Например, согласно УЖТ РФ (ст. 80) на железнодорожных станциях должны быть сооружены платформы с навесами и павильонами, пешеходные тоннели или мосты. На железнодорожных вокзалах должны иметься железнодорожные билетные кассы, помещения для приема и выдачи багажа, камеры хранения ручной клади, залы ожидания, справочные бюро, комнаты отдыха транзитных пассажиров, комната матери и ребенка, рестораны и буфеты, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров в соответствии с нормами технологического проектирования. Согласно ст. 85 УЖТ РФ пассажиры должны обеспечиваться своевременной и достоверной информацией о времени отправления и прибытия поездов, о стоимости проезда пассажиров и перевозке багажа, о времени работы железнодорожных билетных и багажных касс, камер хранения, о расположении вокзальных помещений, об оказываемых пассажирам услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах, другой информацией, предусмотренной правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на железнодорожном транспорте.

С точки зрения характеристики всякого гражданско-правового договорного обязательства

договор перевозки пассажира относится к числу договоров двусторонних (взаимных), возмездных, консенсуальных. Двусторонний характер обязательства, вытекающего из договора перевозки пассажира, выражается в том, что и на стороне перевозчика, и на стороне пассажира имеются как права требования, так и обязанности. Возмездность договора перевозки пассажира состоит в том, что обязанности транспортной организации по доставке пассажира и его багажа в пункт назначения противостоит встречное предоставление в виде обязанности уплатить провозную плату. Консенсуальный характер договора перевозки пассажира следует из того, что он считается заключенным с момента приобретения пассажиром проездного билета.

На разных видах транспорта используются различные критерии для выделения отдельных видов договора перевозки пассажира. Очевидно, что в качестве таковых можно признавать те виды указанного договора, в отношении которых предусмотрена дифференциация (пусть и незначительная) правового регулирования договорных условий. Так, на железнодорожном транспорте поезда, предназначенные для перевозок пассажиров, делятся на следующие категории: в зависимости от скорости движения - на скоростные, скорые и пассажирские; в зависимости от расстояния следования - на дальние и пригородные (ст. 81 УЖТ РФ).

К скоростным относятся поезда, следующие со скоростью 141 - 160 км/час, а также 161 - 200 км/час; к скорым - не ниже 50 км/час; к пассажирским - до 50 км/час. Скоростные и скорые поезда имеют удобное время отправления с начальных железнодорожных станций и прибытия на конечные станции. Все фирменные поезда относятся к скоростным либо скорым поездам. Пассажирские поезда следуют с меньшей скоростью и имеют большее количество остановок для высадки и посадки пассажиров, что влияет на такое существенное условие договора перевозки, как срок доставки пассажира в пункт назначения. К поездам дальнего следования относятся поезда, курсирующие на расстояние свыше 700 км, к местным - до 700 км, к пригородным - до 150 км, а в отдельных случаях и на большее расстояние (например, в Московском железнодорожном узле) <*>.

<*> См.: Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ландреса. М., 1998. С. 159.

На морском транспорте регулярные пассажирские линии по видам сообщения дифференцируются на: внутренние (каботажные), связывающие российские порты; заграничные (международные), связывающие российские и иностранные порты; местные и пригородные, существующие между пунктами, которые входят в пределы территории, административно подчиненной одному городу (району). В свою очередь, каботажные линии в зависимости от характера поездки и условий обслуживания подразделяются на: транспортные; транспортные скоростные, обслуживаемые судами на подводных крыльях или на воздушной подушке; паромные переправы; линии с комплексным обслуживанием пассажиров. Выделяются также туристские (круизные) линии и рейсы для осуществления перевозок организованных групп пассажиров, для обслуживания которых морские суда работают на условиях специальных договоров (соглашений) по особому расписанию <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 320 (автор - Т.А. Фаддеева).

На морском и воздушном транспорте перевозки пассажиров могут осуществляться на основе чартера, когда по соответствующему договору для перевозки пассажиров и их багажа предоставляется вся или часть вместимости судна на один или несколько рейсов. Однако такие договоры заключаются не с отдельными пассажирами, а с организацией, выступающей в роли фрахтователя, поэтому чартер представляет собой самостоятельный вид договора перевозки.

2. Заключение и прекращение договора перевозки пассажира

Как отмечалось ранее, договор перевозки пассажира относится к консенсуальным договорам, т.е. он считается заключенным с момента достижения его сторонами (пассажиром и перевозчиком) соглашения по всем существенным условиям указанного договора. Вместе с тем порядок заключения договора перевозки пассажира отличается большим своеобразием.

Во-первых, транспортные организации, обеспечивающие большинство перевозок пассажиров, относятся к так называемому транспорту общего пользования и по этой причине являются субъектами публичного договора. Поэтому заключение договора перевозки пассажира со всяким обращающимся к ним гражданином для таких транспортных организаций является обязательным. Кроме того, основные условия договора перевозки для всех пассажиров, которые приобрели соответствующие провозные билеты, должны быть одинаковыми (ст. 426 ГК).

Во-вторых, по способу заключения договор перевозки пассажира относится к числу договоров присоединения: его условия определяются в стандартных формах, разрабатываемых транспортными министерствами и ведомствами на основе правовых актов; указанные условия могут быть приняты пассажиром не иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом (ст. 428 ГК).

Как правило, условия договора перевозки пассажира содержатся в тексте, помещаемом на проездном билете, который приобретает пассажиром. Возможны и другие ситуации, когда условия договора перевозки пассажира публикуются в средствах массовой информации либо содержатся в правилах пользования соответствующим видом транспорта, которые вывешиваются в местах приобретения проездных билетов либо заменяющих их абонементов, жетонов и иных аналогов. Однако и в этих случаях гражданин, покупая соответствующий жетон и т.п., заключает договор перевозки, по существу присоединяясь к известным ему стандартным условиям договора перевозки пассажира.

В-третьих, значительной спецификой отличается порядок заключения договора перевозки пассажира. Само предложение заключить договор, исходящее от транспортных организаций, носит характер публичной оферты, поскольку представляет собой содержащее все существенные условия договора предложение, из которого усматривается воля лица, делающего предложение, заключить договор на указанных в предложении условиях с любым, кто отзовется (ст. 437 ГК). Со стороны же гражданина (пассажира), приобретающего билет, акцепт оферты совершается в форме конклюдентных действий по выполнению условий договора перевозки, содержащихся в оферте (уплата стоимости билета, т.е. провозной платы). В тех же случаях, когда для осуществления перевозки не требуется приобретения проездного билета, конклюдентные действия гражданина выражаются в иных формах: проход через турникеты метро, осуществление платежа магнитной картой или жетоном, посадка пассажира в такси и т.д. Однако с правовой точки зрения ситуация не меняется: и в этих случаях всегда присутствует публичная оферта (известные условия перевозки, в

частности размер провозной платы) и ее акцепт, совершаемый определенными действиями пассажира, свидетельствующими о согласии последнего с предложенными условиями перевозки.

Транспортным законодательством подробно регулируются отношения, связанные с приобретением пассажирами проездных билетов, что, по сути, удостоверяет заключение договора перевозки пассажира. Так, на железнодорожном транспорте в соответствии со ст. 82 УЖТ РФ заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами), сдача пассажирами багажа, грузоотправителями грузобагажа - багажными, грузобагажными квитанциями.

Согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 11 марта 1999 г. N 277, железная дорога обязана оформить выдачу пассажирам проездных документов (билетов) при наличии свободных мест в поездах до указанных пассажирами железнодорожных станций назначения согласно установленному тарифу с учетом предусмотренных законодательством льгот и преимуществ для граждан определенных категорий. Лица, имеющие право проезда со скидкой, пользуются этим правом в поездах и вагонах всех категорий, а лица, имеющие право бесплатного проезда, - в жестких вагонах с четырехместными купе скорых поездов и в вагонах и поездах более низких категорий, если иное не предусмотрено законодательством. Железная дорога вправе отказать в продаже билета (за исключением пригородных поездов) лишь при отсутствии свободных мест в поезде.

Приобретение проездного документа (кроме билетов на пригородные поезда) производится на основании сведений о документе, удостоверяющем личность пассажира (паспорт, военный билет, удостоверение или иной документ, а для детей до 14 лет - свидетельство о рождении). При оформлении проездного билета на поезда дальнего и местного следования указание фамилии пассажира и номера документа, удостоверяющего личность, является обязательным.

Пассажиру, который приобрел проездной билет, а стало быть, заключил договор перевозки, предоставлено право в определенных рамках в дальнейшем изменять условия заключенного договора перевозки. В частности, пассажир вправе: провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше пяти лет, если он не занимает отдельного места; делать остановку в пути следования с продлением срока действия билета не более чем на 10 суток; продлевать срок действия проездного билета в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами лечебных учреждений, и в случае непредоставления пассажиру места в поезде на время до отправления следующего поезда; выезжать поездом, отходящим ранее того поезда, на который приобретен билет; возобновить действие билета на другой поезд при условии доплаты стоимости плацкарты вследствие опоздания на поезд в течение трех часов либо вследствие болезни или несчастного случая в течение трех суток с момента отправления поезда, на который приобретен билет, а в случае отказа от поездки получить обратно деньги в размере стоимости проезда за вычетом стоимости плацкарты; переоформить проездной билет для выезда первым отходящим поездом, в котором будут свободные места; продлить срок действия билета на поезда дальнего и местного следования при неиспользовании вовремя бесплатных или льготных проездных документов.

На морском транспорте заключение договора морской перевозки пассажира также удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией (ст. 179 КТМ). Вместе с тем, как подчеркивает Т.А. Фаддеева, "содержание этой статьи может быть истолковано распространительно, поскольку проезд может быть осуществлен, например, туристом по путевке, по иным документам, дающим право на проезд, по льготным, детским или бесплатным билетам. Для

организованных групп пассажиров, следующих в одном направлении, может быть выписан один билет (или один отдельный билет на каждую из групп пассажиров, следующих в каютах определенной категории) с указанием фамилий и имен членов группы, следующих по этому билету" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 323.

Содержание билета для проезда на морских судах каботажных линий составляет совокупность всех существенных условий договора морской перевозки пассажира, в нем указываются: фамилия и инициалы пассажира, номер и серия паспорта или иного документа, удостоверяющего личность пассажира, порт отправления и порт назначения, название морского судна, дата и время его отхода, номер каюты и места пассажира, стоимость проезда, дата приобретения билета.

Отказ пассажира от договора перевозки

Пассажир, купивший проездной билет, вправе в любое время по своему усмотрению отказаться от договора перевозки пассажира, что равносильно одностороннему расторжению договора. Дело законодателя - определить правовые последствия такого одностороннего прекращения обязательств по договору перевозки пассажира.

Например, применительно к договору морской перевозки пассажира действуют правила, согласно которым пассажир вправе до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров, отказаться от договора морской перевозки пассажира. В случае если пассажир отказался от договора морской перевозки не позднее срока, установленного правилами морской перевозки пассажиров, либо не явился к отходу судна вследствие болезни, либо до отхода судна отказался от договора морской перевозки вследствие болезни или по зависящим от перевозчика причинам, пассажиру возвращаются вся уплаченная им плата за проезд и плата за провоз багажа (ст. 183 КТМ).

Таким образом, благоприятные для пассажира последствия в случае отказа последнего от договора морской перевозки (возврат уплаченной цены за проездной билет) наступают лишь при условии надлежащего оформления одностороннего отказа от договора морской перевозки пассажира. Пассажир, не заявивший в установленном порядке о своем отказе от договора, не вправе в дальнейшем претендовать на получение каких-либо выплат от перевозчика.

По действующим правилам морской перевозки пассажиру, отказавшемуся от договора при каботажных перевозках, внесенная им плата может быть возвращена в полном размере в следующих случаях: если пассажир отказался от перевозки не позднее определенного срока; если пассажир не явился к отходу судна вследствие болезни, что подтверждается составлением акта, служащего основанием для выплаты денег; если пассажир до отхода судна отказался от договора вследствие болезни; если отказ от договора происходит по причинам, зависящим от перевозчика (перенос отхода судна на другой срок, отмена рейса и т.п.) <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 329.

На железнодорожном транспорте необходимым условием возврата внесенной пассажиром провозной платы (стоимости билета) при отказе последнего от договора перевозки пассажира является возврат неиспользованного проездного документа (билета) в железнодорожную кассу. В частности, пассажир вправе: не позднее чем за 15 часов до отправления поезда получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты; менее чем за 15, но не позднее чем за четыре часа до отправления поезда получить стоимость билета и 50% стоимости плацкарты; менее чем за четыре часа до отправления поезда получить обратно стоимость билета (стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается). Независимо от сроков возврата проездного документа (билета) до отправления поезда стоимость проезда выплачивается в случаях отмены поезда, задержки отправления поезда, непредоставления указанного в билете места и несогласия пассажира воспользоваться другим местом, болезни пассажира. Удержание стоимости проезда при возврате билета также не производится при опоздании пассажира в пункте пересадки на согласованный поезд по вине железной дороги.

В случае отказа от договора перевозки в пути следования пассажир вправе получить обратно стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты за непроследованное пассажиром расстояние. При прекращении поездки в пути следования в связи с перерывом движения поездов по обстоятельствам, не зависящим от железной дороги, пассажиру возвращается стоимость проезда не проследованного им расстояния, а по обстоятельствам, зависящим от железной дороги, - вся стоимость проезда (ст. 83 УЖТ РФ).

От случаев отказа пассажира от договора перевозки следует отличать утрату пассажиром проездного документа (билета). Дело в том, что в транспортном законодательстве имеются довольно жесткие правила, по сути приравнивающие утрату билета к отказу пассажира от договора перевозки без надлежащего оформления, лишаящего пассажира права как воспользоваться услугами транспортной организации, так и получить обратно уплаченную им стоимость билета. Например, УЖТ РФ (ст. 82) устанавливает, что утерянные, испорченные пассажирами проездные документы (билеты) не возобновляются, если их восстановление или идентификация не может быть осуществлена железной дорогой, и уплаченные за них деньги не возвращаются. Согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте (п. 20) при наличии возможности восстановить или идентифицировать утраченные или испорченные проездные документы (билеты) пассажиру для совершения поездки выдается новый проездной документ (билет) без взимания стоимости проезда. Восстановленные утерянные проездные документы (билеты) возврату и переоформлению не подлежат. Возврат денег по утерянным проездным документам (билетам) не производится.

Представляется, что указанные правила, допускающие восстановление прав пассажиров по утраченным либо испорченным проездным документам лишь в исключительных случаях, не учитывают правовое значение указанных проездных документов (билетов), которые на самом деле лишь удостоверяют (подтверждают) факт заключения договора перевозки пассажира, и не более того. Поэтому утрата указанного документа никак не может свидетельствовать о недействительности договора перевозки пассажира либо о прекращении его действия. Можно согласиться с выводом В.А. Егиазарова о неправомерности оформления и выдачи пассажиру в подобных случаях нового проездного документа (билета) за плату или без таковой, т.е. заключения нового договора перевозки пассажира. По мнению В.А. Егиазарова, "если у пассажира имеется определенное место и он может доказать правомерность своих притязаний, то нельзя не разрешить этому лицу воспользоваться своим

правом проезда, учитывая, что договор перевозки был заключен... Поэтому следует признать, что если пассажиром представлены доказательства заключения договора на проезд на точно определенное место в данном подвижном составе, то у перевозчика нет достаточных оснований требовать заключения нового договора перевозки пассажира" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 1999. С. 133.

3. Содержание договора перевозки пассажира

Содержание договора перевозки пассажира представляет собой совокупность всех его условий. Сами же условия договора выражаются в большинстве случаев определяемыми ими правами и обязанностями сторон, а вернее, различными сочетаниями указанных прав и обязанностей. Обычно те или иные условия договора содержат преимущественно обязанности одной стороны и соответственно права ее контрагента. Поэтому вполне допустимо рассматривать проблему содержания договора перевозки пассажира через призму основных прав и обязанностей пассажира и перевозчика.

Основные обязанности перевозчика

Круг основных обязанностей перевозчика предопределен самим определением договора перевозки пассажира, содержащимся в ГК (ст. 786): по этому договору перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. Вместе с тем, как правильно отмечается в современной юридической литературе, этим обязанности перевозчика не ограничиваются. Например, В.В. Залесский указывает: "Из договора перевозки пассажира возникают обеспеченные правом основные обязанности перевозчика: а) доставить пассажира в пункт назначения, б) в период выполнения указанной обязанности создать пассажиру безопасные и комфортные условия поездки. При этом уровень безопасности обеспечивается всем пассажирам в равной степени, а уровень комфорта - в рамках возможностей перевозчика и в зависимости от желания пассажира, преимущественно за дополнительную плату. При намерении осуществить перевозку железнодорожным транспортом потенциальный пассажир может приобрести билет как в обычный вагон, так и в вагон повышенной комфортности, пассажир оплачивает включенные в стоимость билета сервисные услуги" <*>.

<*> Залесский В.В. Указ. соч. С. 17.

Кроме того, применительно к отдельным видам транспорта круг основных обязанностей перевозчика расширяется за счет того, что перевозчик приступает к исполнению своего обязательства, вытекающего из договора перевозки пассажира, значительно ранее момента, когда пассажир занимает свое место в транспортном средстве. Например, на морском транспорте исполнение обязательства перевозчика по договору морской перевозки пассажира должно осуществляться с учетом так называемых периодов перевозки пассажира, которые включают в себя: в

отношении пассажира и его каютного багажа - период, в течение которого пассажир или его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки пассажира, а также период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или используемое для такой вспомогательной перевозки судно предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира; в отношении каютного багажа - также период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или в ином портовом сооружении либо на нем, если этот багаж принят перевозчиком, его работником или агентом и не выдан пассажиру; в отношении иного багажа, который не является каютным багажом, - период с момента принятия такого багажа перевозчиком, его работником или агентом на берегу либо на борту судна до момента выдачи такого багажа перевозчиком пассажиру (ст. 182 КТМ). Комментируя данную статью КТМ, Т.А. Фаддеева подчеркивает: "Определяя по-разному периоды перевозки для багажа, каютного багажа и собственно пассажира... статья исходит из общего правила о том, что ответственность перевозчика возникает за ущерб, который был причинен во время перевозки" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 327.

По способу правового регулирования все обязанности перевозчика по договору перевозки пассажира могут быть дифференцированы на две группы: во-первых, это обязанности, которые положительным образом не регулируются, но вытекают из предусмотренных законодательством прав пассажиров и представляют собой обязанности по обеспечению указанных прав; во-вторых, это обязанности перевозчика, установленные и регламентированные непосредственно транспортным законодательством.

К первой группе могут быть отнесены общие обязанности перевозчика по обеспечению следующих прав пассажира: провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше пяти лет, если он не занимает отдельное место, а также детей в возрасте от пяти до 10 лет с оплатой в соответствии с тарифом; провозить с собой кроме мелких вещей ручную кладь, размеры и масса которой определяются правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа, грузобагажа для личных (бытовых) нужд; делать остановку в пути следования с продлением срока действия проездных документов (билетов) не более чем на 10 суток; продлевать срок действия проездных документов (билетов) в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами лечебных учреждений, а также в случае непредоставления пассажирам мест в поезде на время до отправления следующего поезда, в котором пассажирам будут предоставлены места; выезжать поездом, отходящим ранее того поезда, на который приобретены проездные документы, с необходимой отметкой в железнодорожной билетной кассе, и т.п. (ст. 83 УЖТ РФ).

Вторую группу обязанностей перевозчика составляют обязанности транспортной организации по своевременной подаче транспортных средств для посадки пассажиров и их отправки в соответствии с расписанием движения; доставке пассажира и его багажа в пункт назначения в установленный срок; обеспечению безопасности пассажира и сохранности его багажа в пути следования; оказанию пассажиру комплекса услуг, соответствующего сервисного обслуживания, оплаченного пассажиром при приобретении билета. Указанные обязанности перевозчика непосредственно регулируются транспортным законодательством, которое также определяет меры

ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение соответствующих обязанностей.

Так, в соответствии со ст. 80 УЖТ РФ железные дороги должны обеспечивать своевременность перевозок пассажиров и доставки багажа, безопасное и качественное обслуживание пассажиров на вокзалах и в поездах, создание необходимых для пассажиров удобств, сохранность перевозимых багажа и грузобагажа. Железные дороги обязаны обеспечивать движение пассажирских поездов по расписанию.

Если основные обязанности перевозчика расположить в последовательности, соответствующей порядку их выполнения транспортной организацией при перевозке пассажира, то на первое место следует поставить обязанности по своевременной подаче транспортных средств для посадки пассажиров и обеспечению их отправления по установленному расписанию

Следующей в этой последовательности будет обязанность перевозчика по предоставлению пассажиру места, соответствующего приобретенному проездному документу (билету). Согласно ст. 84 УЖТ РФ в случае невозможности предоставить пассажиру место в вагоне согласно проездному документу (билету) железная дорога обязана предоставить такому пассажиру при его согласии место в другом вагоне, в том числе в вагоне более высокой категории, без взимания доплаты. Если же пассажиру предоставлено с его согласия место, стоимость которого ниже стоимости купленного им проездного документа (билета), пассажиру возвращается разница в стоимости проезда.

При перевозке пассажира морским транспортом перевозчик обязан предоставить ему соответствующее место на судне. Последствием непредоставления пассажиру места указанной в билете категории является то, что пассажир наделяется правом по своему выбору либо отказаться от поездки и считать договор несостоявшимся, либо потребовать продления срока годности билета и предоставления права проезда следующим рейсом. В случае предоставления пассажиру с его согласия нижеоплачиваемого места должен быть составлен акт, в соответствии с которым пассажиру выплачивается разница в стоимости проезда. Невозможность использования пассажиром своего места согласно купленному билету по вине перевозчика налагает на последнего обязанность предоставить пассажиру (при его согласии) равноценное место или место более высокой категории без взимания разницы в стоимости проезда <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 321 - 322.

В круг обязанностей перевозчика по договору воздушной перевозки также входит обязанность по предоставлению пассажиру соответствующего приобретенному билету места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете (ст. 103 ВК).

Одна из основных обязанностей перевозчика состоит в обеспечении безопасности пассажира и сохранности перевозимых им вещей. Выполнение перевозчиком данной обязанности охватывает не только период собственно транспортировки пассажира, но и некоторое время до посадки последнего в транспортное средство. Так, согласно Федеральному закону "О федеральном железнодорожном транспорте" <*> (ст. 13) территории железнодорожных станций, вокзалов и других подразделений, связанных с перевозочным процессом, пассажирские платформы и железнодорожные линии, на которых осуществляется движение поездов, являются зонами повышенной опасности и при необходимости ограждаются. Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах

повышенной опасности, проезда и перехода через железнодорожные пути устанавливаются Министерством путей сообщения РФ.

<*> СЗ РФ. 1995. N 35. Ст. 3507.

На морском транспорте для определения временной сферы действия обязанностей перевозчика по обеспечению безопасности пассажира и сохранности его багажа ("время перевозки") используются так называемые периоды перевозки, которыми охватываются не только время нахождения пассажира на судне, но и периоды посадки и высадки пассажира, а также его доставки водным путем с берега на судно и наоборот (ст. 182 КТМ).

Исполнение обязанности перевозчика по обеспечению безопасности пассажиров обеспечивается страхованием жизни и здоровья пассажиров. В соответствии со ст. 113 УЖТ РФ страхование жизни и здоровья пассажиров в обязательной и добровольной формах на период проезда железнодорожным транспортом осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации. В настоящее время при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом применяется как обязательное, так и добровольное страхование жизни и здоровья пассажиров. Обязательное страхование пассажиров регламентировано Федеральным законом "О федеральном железнодорожном транспорте в Российской Федерации", а также Указом Президента РФ от 7 июля 1992 г. N 750 "Об обязательном личном страховании пассажиров" <*>.

<*> Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1992. N 7. Ст. 35.

В стоимость проездных документов (билетов), приобретаемых пассажирами, включается и соответственно взимается с последних сумма страхового взноса. Страховая сумма по обязательному личному страхованию пассажиров определена в размере 120 минимальных размеров оплаты труда, установленных законом на момент приобретения проездного документа (билета). Пассажир признается застрахованным от несчастного случая в пути с момента объявления посадки в поезд на всем пути его следования, включая периоды остановки поезда и нахождения транзитного пассажира в пункте пересадки. Вместе с тем правоотношения по страхованию приостанавливаются, когда пассажир, следующий в беспересадочном сообщении, прерывает свою поездку и делает остановку в пути либо когда транзитный пассажир покидает помещение вокзала.

О каждом несчастном случае, происшедшем с застрахованным пассажиром, железная дорога обязана составить соответствующий акт, который вручается пассажиру, его представителю или наследникам. Наступление страхового случая влечет выплату страховой суммы по обязательному личному страхованию пассажиров, которая производится независимо от выплаты пассажирам или их наследникам иных денежных сумм в соответствии с действующим законодательством, в том числе в связи с тем же событием, но по иным основаниям. Страховая выплата должна быть произведена пассажиру или его наследникам не позднее 10 дней после получения страховщиком составленного железной дорогой акта о несчастном случае, происшедшем на железнодорожном транспорте с пассажиром.

Наряду с обязательным страхованием при перевозках пассажиров железнодорожным

транспортом может производиться и добровольное личное страхование пассажиров, а также добровольное страхование багажа. В этом случае страхование осуществляется путем заключения договора страхования со страховой организацией в общем порядке, предусмотренном гл. 48 ГК.

Сохранность вещей, следующих с пассажиром, обеспечивается как публично-правовыми правилами, так и частноправовыми нормами, определяющими права пассажиров по бесплатной перевозке соответствующих вещей и ответственность перевозчика в случае их утраты или повреждения.

Вещи, перевозимые пассажиром: ручная кладь (на железнодорожном транспорте), каютный багаж (на морском транспорте), перевозимый бесплатно багаж (на воздушном транспорте), - следует отличать от вещей, которые пассажир сдает транспортной организации по багажной квитанции (багаж) и в отношении которых устанавливается дополнительное обязательство перевозчика по их доставке в пункт назначения и выдаче пассажиру или управомоченному им лицу.

Ручной кладью на железнодорожном транспорте "считаются легкопереносимые предметы и вещи независимо от их рода и вида упаковки, которые по своим размерам без затруднения помещаются в вагонах поездов, на местах, отведенных для их размещения. Ручная кладь следует в вагоне вместе с пассажиром, и плата за ее перевозку вносится только в случае, если вес превышает установленную норму" <*>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 173.

В соответствии с КТМ (ст. 180) каютным багажом является багаж, который находится в каюте пассажира либо иным образом находится в его владении, под его охраной или контролем. Таким образом, каютный багаж на морском транспорте - "это компактно упакованные и свободно размещаемые в каюте или на полках в общих местах вещи пассажира, перевозимые им при себе в пределах установленного количества" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 324.

На воздушном транспорте пассажир имеет право бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы; нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем 10 кг на одного пассажира (п. 2 ст. 106 ВК).

Указанные вещи (ручная кладь, каютный багаж и т.п.) во время перевозки остаются во владении пассажира и следуют вместе с ним. Поэтому по общему правилу на перевозчика не возлагается каких-либо специальных обязанностей по обеспечению их сохранности в пути следования, поскольку забота об этом лежит на самом пассажире (за исключением воздушного перевозчика). Напротив, пассажир несет определенные обязанности перед перевозчиком, связанные с перевозкой ручной клади. В частности, согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 11 марта 1999 г. N 277 (п. 32), вес ручной клади, перевозимой пассажиром, не должен превышать 36 кг, а ее размер по сумме трех измерений -

180 см; ручная кладь независимо от рода и вида упаковки должна размещаться в вагонах в специально отведенных для этого местах; не допускаются к перевозке ручной кладью вещи, которые могут повредить или загрязнить вагон и вещи других пассажиров, а также огнестрельное оружие, зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества. За нарушение указанных обязанностей, которое повлекло повреждение вагона или вещей других пассажиров, пассажир - владелец ручной клади может быть привлечен к соответствующей ответственности.

Правда, и при этих условиях не может не вызвать недоумения норма, содержащаяся в ст. 128 ТУЖД, согласно которой "обеспечение целостности и сохранности ручной клади, перевозимой пассажиром, является обязанностью пассажира". Если это - обязанность пассажира по договору перевозки, то на стороне перевозчика должно быть право требования к пассажиру обеспечить сохранность перевозимых последним собственных вещей. Видимо, в данном случае законодатель неудачно выразил мысль о том, что обеспечение сохранности ручной клади относится к заботе самого пассажира и не составляет обязанности перевозчика.

Об ответственности перевозчика за несохранность ручной клади в процессе перевозки (в пути следования), видимо, можно говорить лишь в том случае, когда ее утрата или повреждение имели место в силу незаконных действий работников соответствующей транспортной организации либо явились результатом аварии.

Другое дело обеспечение сохранности ручной клади пассажиров на железнодорожных вокзалах, в портах и на станциях. В этом случае соответствующие транспортные организации должны создать необходимые условия, позволяющие пассажирам обеспечить сохранность их вещей. Речь идет о публично-правовом требовании, предъявляемом к вокзалам, портам и станциям, открытым для перевозок пассажиров и багажа, согласно которому все они должны иметь камеры хранения ручной клади пассажиров. Так, в соответствии со ст. 80 УЖТ РФ железнодорожные камеры хранения осуществляют прием и хранение ручной клади. При этом преимущественное право пользования железнодорожными камерами хранения предоставляется транзитным пассажирам. Согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте (п. 35 - 37) вес одного места ручной клади, принимаемой на хранение, не должен превышать 50 кг, и каждое место ручной клади должно иметь приспособление, позволяющее его переносить. Каждая вещь, в том числе привязанная к сдаваемой ручной клади, считается как отдельное место. Запрещается сдавать на хранение животных и птиц, огнестрельное оружие, зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества, а также вещи, которые могут загрязнить или повредить вещи других пассажиров. Не допускается также сдача на хранение в ручной клади денег, облигаций, документов и других ценностей при отсутствии на железнодорожной станции специализированной камеры хранения.

Как отмечалось, в обязанности перевозчика по договору перевозки входит оказание пассажиру определенных услуг (сервисное обслуживание). В частности, при проезде в поездах дальнего и местного следования в вагонах с местами для лежания пассажиры по их желанию и за отдельную плату обеспечиваются комплектами постельного белья, кроме поездов (вагонов), где стоимость комплекта постельного белья включена в стоимость проезда. В пассажирских поездах с вагонами повышенной комфортности пассажирам предоставляется платное сервисное обслуживание, стоимость которого включается в стоимость проезда. В поездах дальнего и местного следования пассажиры за отдельную плату обеспечиваются питанием в вагонах-ресторанах или вагонах-кафе.

Возможно предоставление и иных услуг на платной основе.

Как правильно отмечает В.В. Залесский, "требования пассажира о предоставлении ему комплекса услуг, соответствующих классности транспортного средства, обусловлены заключенным договором перевозки. Услуги оплачены пассажиром при покупке билета, и их предоставление является необходимым условием договора, к которому присоединился пассажир" <*>.

<*> Залесский В.В. Указ. соч. С. 17.

И наконец, еще одна из основных обязанностей перевозчика состоит в своевременной доставке пассажира в пункт назначения, т.е. в обеспечении перевозчиком соблюдения установленного срока доставки пассажира (прибытие в пункт назначения в соответствии с расписанием). Исполнение данной обязанности перевозчиком предполагает соблюдение не только в целом срока доставки пассажира в пункт назначения, но и установленного графика движения. В частности, на морском транспорте перевозчик обязан "обеспечить соблюдение объявленного расписания и заходы в указанные пункты в определенные сроки. В тех случаях, когда опоздание прихода судна в пункт пересадки повлечет за собой перерыв в поездке транзитного пассажира, срок годности билета должен быть продлен на все время его задержки до предоставления ему возможности продлить поездку" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 322.

Нарушение перевозчиком обязанности по своевременной доставке пассажира в пункт назначения влечет для него определенные негативные последствия. В соответствии с п. 1 ст. 795 ГК в случае опоздания прибытия транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) на перевозчика возлагается ответственность, определяемая транспортными уставами и кодексами.

Вместе с тем специфика работы транспортных организаций, связанная с повышенным риском для жизни и здоровья пассажиров, предполагает законодательную возможность в случаях угрозы безопасности пассажиров "пожертвовать" условием договора перевозки о сроке доставки пассажира в пункт назначения. Например, согласно КТМ (ст. 185) перевозчик вправе задержать отход судна, изменить маршрут перевозки пассажира, место посадки и (или) высадки пассажира, если такие действия необходимы вследствие стихийных явлений, неблагоприятных санитарно-эпидемиологических условий в пункте отправления, пункте назначения или в пути следования по маршруту перевозки пассажира, а также вследствие других обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В подобных случаях перевозчик обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру реально понесенные им расходы.

Обязательство по доставке багажа

В круг обязанностей перевозчика по договору перевозки пассажира могут быть включены и обязанности по доставке багажа последнего. Во всяком случае, такой вывод следует из буквального

прочтения определений договора перевозки пассажира, содержащихся как в ГК, так и в транспортных уставах и кодексах.

Согласно ст. 786 ГК перевозчик обязуется не только перевезти пассажира в пункт назначения, но и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. В соответствии со ст. 82 УЖТ РФ по договору перевозки железная дорога обязуется перевезти в пункт назначения пассажиров с предоставлением им мест в поезде, их багаж, а также грузобагаж грузоотправителей. По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик также обязуется не только перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения, но и (при перевозке пассажиром багажа) также доставить этот багаж в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу (п. 1 ст. 103 ВК). Аналогичным образом решает вопрос о перевозке багажа и КТМ (п. 1 ст. 177), согласно которому по договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу.

Тем не менее в современной юридической литературе, как и прежде в советское время, преобладающей является точка зрения, согласно которой правоотношения по перевозке багажа представляют собой некий отдельный договор, отличный от договора перевозки пассажира, а именно: договор перевозки багажа. Так, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов пишут: "По договору перевозки багажа перевозчик обязуется доставить вверенный ему пассажиром багаж в указанный пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а пассажир обязуется уплатить за провоз багажа установленную плату (ст. 786 ГК)". При этом данные авторы подчеркивают, что договор перевозки багажа "в отличие от перевозки пассажира всегда реальный, так как считается заключенным в момент сдачи багажа к перевозке". Однако "договор перевозки багажа заключается только с тем лицом, которому принадлежит право проезда по предъявленному при сдаче багажа билету" <*>.

<*> Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства // Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. М., 1997. С. 407.

Еще более категоричен Г.П. Савичев, который утверждает: "Включение в единое понятие перевозки как пассажира, так и его багажа не дает оснований для вывода о правовом единстве этих двух договоров. Тем более что признаки их различны: договор перевозки пассажира - консенсуальный, а договор перевозки багажа - реальный. Письменное оформление этих договоров также различно: заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами), а сдача пассажирами багажа, грузоотправителями грузобагажа - багажными, грузобагажными квитанциями соответственно" <*>.

<*> Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательство // Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. В 2 т. Т. II. Полумом 2. М., 2000. С. 42 - 43.

Т.А. Фаддеева, рассматривая специфику обязательства по морской перевозке багажа, отмечает, что "перевозка багажа осуществляется по дополнительному (акцессорному) к договору перевозки

пассажира обязательству, оформляемому выдачей багажной квитанции". Вместе с тем из этого суждения делается следующий вывод: "Договор перевозки багажа хотя и дополняет договор перевозки пассажира, но не охватывается его содержанием... При перевозке пассажира и его багажа заключается два договора, различных по своей правовой природе" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 322.

Представляется, однако, что в данном случае содержащиеся в законодательстве определения договора перевозки пассажира в отличие от суждений, высказанных в юридической литературе, верно отражают правовую природу обязанностей перевозчика по доставке багажа, сданного пассажиром, в пункт назначения, включая соответствующие действия перевозчика в предмет договора перевозки пассажира и не формулируя отдельного договора перевозки багажа.

Появление на стороне перевозчика обязательства по доставке багажа и выдаче его в пункте назначения пассажиру или управомоченному им лицу зависит исключительно от действий самого пассажира, совершаемых последним в рамках заключенного договора перевозки пассажира (после приобретения билета). Одно из прав пассажира, предоставляемых ему по всякому договору перевозки пассажира, - сдать перевозчику багаж для доставки его в пункт назначения. В случае реализации пассажиром этого права на стороне перевозчика появляются обязанности по своевременной доставке багажа в пункт назначения, обеспечению его сохранности в пути следования и выдаче багажа пассажиру или управомоченному им лицу. Если же пассажир имеет лишь вещи, которые признаются ручной кладью (внутрикаютным багажом), его право сдать багаж остается нереализованным, а обязательство по доставке багажа не возникает.

Таким образом, речь идет об исполнении договора перевозки пассажира, предмет которого включает в себя и действия перевозчика по доставке багажа в пункт назначения и выдаче его пассажиру или иному управомоченному лицу. То обстоятельство, что данное обязательство перевозчика возникает (в рамках исполнения договора перевозки пассажира) лишь при условии сдачи пассажиром багажа, свидетельствует об особой правовой природе данного обязательства, которая состоит в его факультативном характере. Однако очевидно, что указанное факультативное обязательство перевозчика вполне охватывается содержанием договора перевозки пассажира, а возникающее правоотношение по поводу доставки перевозчиком сданного пассажиром багажа в пункт назначения не образует отдельного договора по перевозке багажа, отличного от договора перевозки пассажира. При таком подходе сдача пассажиром багажа, удостоверенная багажной квитанцией, служит верным свидетельством появления в рамках заключенного договора перевозки пассажира факультативного обязательства перевозчика по доставке багажа. Однако данное обстоятельство никак не может служить доказательством заключения отдельного договора перевозки багажа.

Как отмечалось ранее, исполнение перевозчиком факультативного обязательства по доставке багажа предполагает действия перевозчика по обеспечению его своевременной доставки в пункт назначения, сохранности в пути следования и выдаче багажа в пункте назначения пассажиру или иному управомоченному лицу.

На железнодорожном транспорте для перевозки в качестве багажа от пассажира принимаются такие вещи и предметы, которые по своим размерам и свойствам без затруднений могут быть

погружены в багажный вагон и размещены в нем и не могут причинить вред багажу других пассажиров (ст. 88 УЖТ РФ). Согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте (п. 39 - 44) багаж принимается к перевозке без вскрытия упаковки. В случае если багаж предъявлен в неисправной упаковке, железная дорога отказывает в приеме его к перевозке. Пассажиры могут предъявить багаж с объявленной ценностью, за что взимается сбор. Если у работника железнодорожной станции возникли сомнения в правильности оценки пассажиром своего багажа, он имеет право потребовать вскрытия пассажиром своего багажа для проверки. Стоимость багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Запрещается перевозить в составе багажа деньги, облигации, документы и другие ценности, бьющиеся и хрупкие предметы (стекло, фарфор, телевизоры, приемники и т.п.), упакованные пассажиром среди других предметов багажа, огнестрельное оружие, зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества, а также предметы, которые могут причинить вред приемосдатчику багажа и багажу других пассажиров или железной дороге. Багаж перевозится до железнодорожных станций, производящих операции по приему и выдаче багажа, но не далее пункта следования пассажира согласно проездному документу. В соответствии с УЖТ РФ (ст. 89) срок доставки багажа определяется временем следования поезда, которым отправлен багаж до железнодорожной станции назначения. Дата отправления багажа указывается в перевозочных документах. Если багаж в пути следования подлежит перегрузке (например, багаж транзитных пассажиров), срок доставки багажа определяется временем следования по данному пути следования согласованных поездов, в состав которых включены багажные вагоны, с добавлением одних суток на каждую перегрузку багажа. Дата прибытия багажа проставляется железнодорожной станцией назначения в перевозочных документах. В случае если багаж не прибывает на железнодорожную станцию назначения по истечении 10 суток после окончания срока доставки, он считается утраченным, а на железную дорогу возлагается обязанность возместить его стоимость. Однако если багаж все же будет доставлен на станцию назначения, его получатель может получить багаж, возвратив железной дороге ранее выплаченную сумму за его утрату. В случае отказа в письменной форме от получения багажа или непредставления получателем решения о судьбе багажа в течение четырех суток после уведомления получателя в письменной форме о прибытии багажа на железнодорожную станцию назначения железная дорога вправе реализовать указанный багаж в установленном порядке (ст. 90 УЖТ РФ).

Исполнение железной дорогой обязанности по выдаче багажа пассажиру или иному управомоченному лицу осуществляется в следующем порядке. Багаж выдается на железнодорожной станции назначения предъявителю багажной квитанции и проездных документов (билетов). Операции по выдаче билетов должны осуществляться в течение всего времени, когда железнодорожная станция открыта для выполнения операций по приему и выдаче багажа. На железнодорожной станции назначения прибывший багаж хранится бесплатно 24 часа без учета дня прибытия. За хранение багажа сверх установленного срока взимается плата в порядке, определенном правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа. Багаж, не востребованный в течение 30 дней со дня его прибытия, подлежит реализации железной дорогой (ст. 91, 92 УЖТ РФ).

На морском транспорте багажом считается любой предмет или любая автомашина, перевозка которых осуществляется перевозчиком по договору морской перевозки пассажира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза

либо животных (ст. 180 КТМ). Сдача багажа оформляется выдачей багажной квитанции. Упакованные или переупакованные места багажа должны иметь определенные приспособления, обеспечивающие их перевозку. Пассажир вправе объявить ценность своего багажа как общую для всех сданных к перевозке мест багажа, так и для каждого места в отдельности. Сведения о сумме объявленной ценности багажа вносятся в багажную квитанцию. По прибытии судна в пункт назначения багаж должен быть выдан пассажиру при условии предъявления последним багажной квитанции.

Определенными особенностями отличается перевозка багажа по договору воздушной перевозки пассажира. Исходя из смысла ст. 103 ВК вещи, перевозимые пассажиром на воздушном судне, вообще не дифференцируются по правовому режиму на ручную кладь (внутрикаютный багаж) и собственно багаж. Все указанные вещи объединены одним термином "багаж", просто часть багажа в пределах весовых норм пассажир перевозит в салоне самолета на бесплатной основе, а другая часть (за пределами указанных норм) перевозится в том же самолете, но отдельно от пассажира за отдельную плату. Данное обстоятельство лишний раз подтверждает правомерность вывода о том, что правоотношение по перевозке багажа не образует отдельного договора перевозки багажа, а представляет собой элемент предмета договора перевозки пассажира.

Вместе с тем от перевозки багажа как факультативного обязательства перевозчика по договору перевозки пассажира необходимо отличать правоотношения, связанные с перевозкой грузобагажа, а также грузов для личных (бытовых) нужд граждан. Такие модели правоотношений, в частности, применяются на железнодорожном транспорте. Их отличие состоит в том, что в качестве отправителя грузобагажа или груза для личных (бытовых) нужд может выступать не только пассажир, следующий по проездному документу (билету) в том же направлении, что и соответствующий грузобагаж или груз, но любое лицо, отправляющее указанный грузобагаж или груз. В этом случае, действительно, обязательство перевозчика по доставке грузобагажа или груза для личных (бытовых) нужд по своей правовой природе представляет собой отдельный договор перевозки грузобагажа или груза для личных (бытовых) нужд, который отличается от договора перевозки пассажира не только своим предметом (доставка грузобагажа или груза и выдача его в пункте назначения управомоченному лицу), но и тем, что такой договор носит реальный характер, а его заключение удостоверяется выдачей грузобагажной квитанции.

Обязанности пассажира

Основная обязанность пассажира по договору перевозки пассажира, как это следует из общего определения этого договора (ст. 786 ГК), состоит в том, что он должен уплатить перевозчику установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. Как правило, эту обязанность пассажир исполняет, приобретая проездной документ (билет), т.е. практически в момент заключения договора перевозки, либо при сдаче багажа.

Вместе с тем помимо указанной основной обязанности транспортное законодательство возлагает на пассажира и ряд других обязанностей, а также предусматривает неблагоприятные для пассажира последствия их неисполнения. Так, в соответствии с УЖТ РФ пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, правила пользования пассажирскими вагонами, вокзальными помещениями и бережно относиться к имуществу организаций железнодорожного транспорта.

Согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и

грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте (п. 27) пассажир может быть удален из поезда: а) работниками органов внутренних дел - если при посадке в поезд или в пути следования он находится в состоянии опьянения и нарушает правила проезда и общественный порядок, распивает спиртные напитки, мешает спокойствию других пассажиров; при этом деньги в размере стоимости проезда за непроследованное расстояние и стоимость перевозки багажа не возвращаются; б) врачом-медиком персоналом - если пассажир находится в болезненном состоянии, нарушающем спокойствие окружающих, и при этом нет возможности поместить его отдельно; пассажир может быть удален из поезда лишь на той железнодорожной станции, где имеются соответствующие лечебно-медицинские учреждения. В этом случае начальник железнодорожной станции по желанию пассажира обеспечивает возвращение ему денег в размере стоимости проезда за непроследованное расстояние за вычетом стоимости плацкарты или делает отметку об остановке срока действия проездного документа (билета).

На воздушном транспорте невыполнение пассажиром обязанностей, возлагаемых на него законодательством, может служить причиной прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира. В частности, перевозчик вправе в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира в следующих случаях: 1) нарушение пассажиром паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных российским законодательством требований в части, касающейся воздушной перевозки; 2) отказ пассажира выполнять требования, предъявляемые к нему федеральными авиационными правилами; 3) если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустраимые неудобства для других лиц; 4) отказ пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа; 5) отказ пассажира воздушного судна в соответствующих случаях оплатить перевозку следующего с ним ребенка; 6) нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна (в этом случае уплаченная за воздушную перевозку сумма пассажиру не возвращается); 7) наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ (п. 1 ст. 107 ВК).

Вред, причиненный в результате нарушения пассажиром своих обязанностей по договору перевозки пассажира имуществу перевозчика либо жизни и здоровью, а также имуществу иных пассажиров, подлежит возмещению по правилам о деликтной ответственности.

4. Ответственность по договору перевозки пассажира

Общие положения

Неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки пассажира влечет для соответствующих сторон договора перевозки пассажира, допустивших нарушение договора, применение ответственности, установленной ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Причем всякие соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности

перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами и кодексами (ст. 793 ГК).

Таким образом, применительно к договору перевозки пассажира не допускаются никакие соглашения между перевозчиком и пассажирами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика. Данная формула в принципе не исключает соглашений, направленных на ограничение или устранение предусмотренной законом ответственности пассажира, а также на усиление ответственности перевозчика.

Видимо, исходя из этого положения законодатель включил в Воздушный кодекс норму, согласно которой перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными Воздушным кодексом или международными договорами Российской Федерации (ст. 123 ВК). Вместе с тем применительно к договору воздушной перевозки пассажира данная норма представляется чисто гипотетической. По этому поводу, например, Г.П. Савичев указывал: "Повышение пределов ответственности воздушного перевозчика, но не пассажира, допускается при достижении соглашения... между перевозчиком и пассажиром (ст. 123 ВК). Кстати, новый ГК (ст. 793) не исключает возможность принятия таких соглашений. Однако трудно представить ситуацию, когда перевозчик соглашается принять на себя более высокую, чем это предусмотрено законодательством, ответственность. Вероятно, это возможно лишь при достаточно сильной конкуренции на рынке транспортных услуг" <*>.

<*> Савичев Г.П. Указ. соч. С. 43.

Соглашаясь с Г.П. Савичевым, добавим к сказанному, что договор перевозки пассажира является по характеру деятельности перевозчика публичным договором (ст. 426 ГК), а по способу его заключения относится к договорам присоединения (ст. 428 ГК). Поэтому в отношении такого договора всякое соглашение между перевозчиком и пассажиром, в том числе о повышении пределов ответственности перевозчика, означает лишь то, что в стандартные условия договора перевозки пассажира, которые обычно помещаются в виде отдельного текста на проездном документе (билете), должны быть включены дополнительные условия о повышении ответственности перевозчика, имеющие распространение на всякого пассажира, приобретающего билет. Представить себе подобное в реальных российских условиях, действительно, можно лишь при весьма богатой фантазии.

Характерным признаком ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, является ее ограниченный характер. Как известно, в соответствии со ст. 400 ГК по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность). Иллюстрацией к сказанному могут служить, например, нормы об ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение багажа, максимальный размер которой ограничен стоимостью утраченного или недостающего багажа (ст. 796 ГК).

Другая характерная черта ответственности за нарушение договора перевозки пассажира состоит в специфике оснований и условий такой ответственности, а также в особенности обстоятельств, признаваемых основаниями освобождения перевозчика от ответственности за неисполнение или

ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира.

Как известно, общим правилом применения гражданско-правовой ответственности является ответственность должника при наличии его вины. При этом должник признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, он принял все меры для надлежащего исполнения обязательств (п. 1 ст. 401). Вместе с тем ответственность за нарушение обязательств при осуществлении должником предпринимательской деятельности строится на иных началах: если иное не предусмотрено законом или договором, должник несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение такого обязательства оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, т.е. чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств (п. 3 ст. 401 ГК).

Нет сомнений, что обязательство перевозчика по договору перевозки пассажиров связано с осуществлением им предпринимательской деятельности. Однако основаниями освобождения от ответственности за нарушение указанного договора может служить не только непреодолимая сила, но и иные обстоятельства, которые вместе с тем не свидетельствуют о виновной ответственности перевозчика, а носят специальный характер. Например, в качестве основания освобождения перевозчика от ответственности за задержку отправления пассажира признается необходимость устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажира (хотя такая неисправность может иметь место и по обстоятельствам, связанным с деятельностью самого перевозчика); основанием освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого багажа считаются доказанные перевозчиком обстоятельства (послужившие причиной несохранности багажа), которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (ст. 795 и 796 ГК).

Одна из основных особенностей ответственности перевозчика за неисполнение и ненадлежащее исполнение договора перевозки пассажира вытекает из особого правового статуса пассажира, в качестве которого выступает гражданин (физическое лицо). Как известно, "гражданин, имеющий намерение заказать или приобрести либо заказывающий, приобретающий или использующий товары (работы, услуги) исключительно для личных (бытовых) нужд, не связанных с извлечением прибыли", признается потребителем, а отношения, возникающие между потребителем и исполнителем, под которым понимается "организация, а также индивидуальный предприниматель, выполняющие работы или оказывающие услуги потребителям по возмездным договорам", регулируются не только ГК и транспортным законодательством, но и Законом РФ "О защите прав потребителей" (в редакции Федерального закона от 9 января 1996 г. <*>), как это предусмотрено преамбулой данного Закона.

<*> СЗ РФ. 1996. N 3. Ст. 140.

В связи с этим возникает вопрос о правомерности ограничения ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира. Ведь Закон РФ "О защите прав потребителей" содержит норму, согласно которой убытки, причиненные потребителю, подлежат возмещению в полной сумме сверх неустойки, установленной законом или договором. Проблема конкуренции соответствующих норм разрешена в порядке судебного толкования. В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. N 7 "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей" (с изменениями и дополнениями, внесенными Постановлениями Пленума Верховного Суда РФ от 25 апреля 1995 г. N 6, от 25 октября

1996 г. N 10, от 17 января 1997 г. N 2) имеется разъяснение, в соответствии с которым в тех случаях, когда отдельные виды гражданско-правовых отношений с участием потребителей, помимо норм ГК, регулируются и специальными законами Российской Федерации (например, договоры перевозки, энергоснабжения), то к отношениям, вытекающим из таких договоров, Закон РФ "О защите прав потребителей" может применяться в части, не противоречащей ГК и специальному закону <*>. Следовательно, соответствующая норма законодательства о защите прав потребителей о возмещении пассажиру убытков в полном размере в случае нарушения перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, не подлежит применению.

<*> См.: Сборник постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по гражданским делам. М., 1997. С. 323.

Другая проблема, связанная с применением к отношениям по договору перевозки пассажира законодательства о защите прав потребителей, состоит в определении возможности компенсации пассажиру морального вреда, причиненного ему в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки пассажира. В юридической литературе высказывались положения о безусловном праве пассажира в случае нарушения перевозчиком договора перевозки требовать возмещения морального вреда. Так, например, О.Н. Садиков указывает, что "пассажир, потерпевший в результате задержки отправления и прибытия транспортного средства, вправе обращаться к способам защиты, предусмотренным Законом о защите прав потребителя в редакции 1995 г., в частности вправе требовать возмещения ему на основании ст. 15 Закона причиненных моральных убытков (опоздание на объявленное мероприятие, состыкованный последующий маршрут и т.д.)" <*>. Такого же мнения придерживается В.В. Залесский, который пишет: "Пассажир выступает как потребитель услуг транспорта, и поэтому его отношения с транспортным предприятием регулируются не только транспортным законодательством, но и Законом о защите прав потребителей, который установил другой вид ответственности предпринимателя за неисполнение обязательства, возникшего из договора с гражданином-потребителем. Согласно ст. 15 указанного Закона моральный вред, причиненный потребителю вследствие нарушения прав потребителя, предусмотренных законами и правовыми актами РФ, подлежит компенсации причинителями вреда при наличии его вины" <***>.

<*> Садиков О.Н. Указ. соч. С. 406.

<***> Залесский В.В. Указ. соч. С. 19.

Однако ответ на вопрос о возможности применения норм законодательства о защите потребителей в части возмещения потребителю морального вреда к правоотношениям, связанным с перевозкой пассажира, представляется не столь однозначным, как это принято считать в юридической литературе. Действительно, Закон РФ "О защите прав потребителей" содержит нормы о компенсации морального вреда: моральный вред, причиненный потребителю вследствие нарушения изготовителем (исполнителем, продавцом) или организацией, выполняющей функции изготовителя (продавца) на основании договора с ним, прав потребителя, предусмотренных законами и правовыми актами Российской Федерации, регулирующими отношения в области защиты прав потребителей, подлежит

компенсации причинителем вреда при наличии его вины. Размер компенсации морального вреда определяется судом. Компенсация морального вреда осуществляется независимо от возмещения имущественного вреда и понесенных потребителем убытков (ст. 15 Закона).

Вместе с тем основополагающие правила о компенсации морального вреда установлены не законодательством о защите прав потребителей, а ГК. Согласно ст. 151 ГК если гражданину причинен моральный вред (физические и нравственные страдания) действиями, нарушающими его личные неимущественные права либо посягающими на принадлежащие гражданину другие нематериальные блага, а также в других случаях, предусмотренных законом, суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда. При определении размеров морального вреда суд учитывает степень вины нарушителя и иные заслуживающие внимания обстоятельства. Суд должен также учитывать степень физических и нравственных страданий, связанных с индивидуальными особенностями лица, которому причинен вред.

В соответствии с другой нормой ГК моральный вред, причиненный действиями (бездействием), нарушающими имущественные права гражданина, подлежит компенсации в случаях, предусмотренных законом (п. 2 ст. 1099). И еще одна норма имеет прямое отношение к проблеме компенсации морального вреда, причиненного пассажиру в результате нарушения договора перевозки: согласно ст. 1100 ГК в случае, когда вред причинен жизни или здоровью гражданина источником повышенной опасности, а также в иных случаях, предусмотренных законом, компенсация морального вреда осуществляется независимо от вины причинителя вреда.

Данные положения ГК учитываются в судебной практике. Так, в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. N 7 "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей" (п. 25) содержится следующее разъяснение: "Поскольку моральный вред возмещается в денежной или иной материальной форме и в размере, определяемых судом, независимо от подлежащего возмещению имущественного вреда, размер иска, удовлетворяемого судом, не может быть поставлен в зависимость от стоимости товара (работы, услуги) или суммы подлежащей взысканию неустойки, а должен основываться на характере и объеме причиненных потребителю нравственных и физических страданий в каждом конкретном случае" <*>.

<*> Собрание постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по гражданским делам. С. 332.

В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 20 декабря 1994 г. N 10 "Некоторые вопросы применения законодательства о компенсации морального вреда" (с изменениями и дополнениями, внесенными Постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 25 октября 1996 г. N 10) судам разъясняется, что под моральным вредом понимаются нравственные или физические страдания, причиненные действиями (бездействием), посягающими на принадлежащие гражданину от рождения или в силу закона нематериальные блага (жизнь, здоровье, достоинство личности, деловая репутация, неприкосновенность частной жизни, личная и семейная тайна и т.п.) или нарушающими его личные неимущественные права (право на пользование своим именем, право авторства и другие неимущественные права в соответствии с законами об охране прав на результаты интеллектуальной деятельности) либо нарушающими имущественные права гражданина. Моральный вред, в частности, может заключаться в нравственных переживаниях в связи с утратой родственников, невозможностью продолжать активную общественную жизнь, потерей работы, раскрытием семейной, врачебной

тайны, распространением не соответствующих действительности сведений, порочащих честь, достоинство или деловую репутацию гражданина, временным ограничением или лишением каких-либо прав, физической болью, связанной с причиненным увечьем, иным повреждением здоровья либо в связи с заболеванием, перенесенным в результате нравственных страданий, и др. <*>.

<*> Собрание постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по гражданским делам. С. 334 - 335.

Как видим, в примерном перечне случаев, когда возможность компенсации морального вреда не вызывает сомнений, не нашлось места нарушениям договорных обязательств. И это понятно: в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, вытекающих из договора, затрагиваются прежде всего имущественные права и интересы их участников, которые по общему правилу компенсируются применением иных мер гражданско-правовой ответственности (возмещение убытков, уплата неустойки). Очевидно, что могут быть ситуации, когда неисполнение или ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, причиняет гражданину физические и нравственные страдания, которые могут быть компенсированы путем возмещения морального вреда (например, когда задержка прибытия в пункт назначения привела к опозданию пассажира на похороны близкого родственника). Но такие ситуации скорее представляют собой исключение из общего правила.

Ответственность за отдельные нарушения договора перевозки пассажиров

Гражданский кодекс РФ впервые установил ответственность в форме законной неустойки, которая подлежит применению к транспортным организациям перевозчиком в случае нарушения расписания движения транспортных средств, неисполнения условий договора перевозки пассажира в части времени отправления транспортного средства и его прибытия в пункт назначения.

Согласно ст. 795 ГК за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздания прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим уставом или кодексом, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающих жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В случае отказа пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик обязан возратить пассажиру провозную плату.

Как видим, при подготовке и принятии ГК предполагалось, что новые транспортные уставы и кодексы будут содержать соответствующие нормы, конкретизирующие положения ГК в части размера и порядка взыскания установленной им законной неустойки за данное нарушение. Все вновь принятые после введения в действие части второй ГК транспортные уставы и кодексы (ВК, ТУЖД, УЖТ РФ и КТМ) включают в себя правила, касающиеся ответственности перевозчика за задержку отправления пассажира. Правда, в некоторых случаях указанные правила не в полной мере соответствуют положениям ГК.

Так, ВК предусмотрено, что за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт

назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика (ст. 120 ВК).

Указанная норма исключает из числа оснований применения соответствующего штрафа такое нарушение договора перевозки пассажира со стороны перевозчика, как задержку отправления транспортного средства, что может иметь принципиальное значение в ситуации, когда пассажир отказывается от перевозки из-за длительной задержки отправления самолета. При таких обстоятельствах пассажир в соответствии с п. 2 ст. 795 ГК вправе требовать возврата уплаченной провозной платы. Представляется, однако, что и в данном случае перевозчик не может быть освобожден от уплаты законной неустойки, установленной ГК, в размере, предусмотренном ст. 120 ВК.

Большей точностью отличается редакция нормы об ответственности перевозчика за задержку отправления пассажира, содержащейся в УЖТ РФ. В соответствии со ст. 110 УЖТ РФ за задержку отправления поезда или за опоздание поезда на железнодорожную станцию назначения, за исключением перевозок в пригородном сообщении, железная дорога уплачивает пассажиру штраф в размере трех процентов стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда, если не докажет, что задержка или опоздание поезда имели место вследствие непреодолимой силы, устранения угрожающей жизни и здоровью пассажира неисправности транспортных средств или иных не зависящих от железной дороги обстоятельств. Порядок добровольной уплаты железной дорогой указанного штрафа пассажиру установлен Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 11 марта 1999 г. N 277. Согласно п. 31 Правил в случае задержки отправления поезда дальнего или местного следования или его опоздания на железнодорожную станцию назначения пассажир вправе в течение 45 дней предъявить претензию об уплате штрафа, предусмотренного ст. 110 УЖТ РФ, в адрес железной дороги отправления или назначения по своему усмотрению. К указанной претензии пассажир прилагает проездной документ (билет). Железная дорога обязана рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней с даты получения претензии. Уплата штрафа производится железной дорогой из расчета за каждый полный час задержки отправления или опоздания поезда. При этом задержка отправления или опоздания поезда менее чем на один час в расчет не принимается. При частичном удовлетворении или отклонении железной дорогой претензии заявителя в уведомлении железной дороги должно быть указано основание принятого ею решения. В случае удовлетворения железной дорогой претензии заявителя деньги в размере штрафа по просьбе пассажира пересылаются по месту его жительства или выдаются ему непосредственно на руки.

Думается, что указанный порядок предъявления пассажиром требования к железной дороге о взыскании штрафа за задержку отправления пассажира должен считаться обязательным лишь в случае добровольной уплаты дорогой указанного штрафа. При применении соответствующей ответственности в судебном порядке должны применяться нормы об общем сроке исковой давности и правила судопроизводства, установленные процессуальным законодательством.

В КТМ также имеется норма, определяющая ответственность морского перевозчика за задержку отправления судна или прибытия судна с опозданием. Согласно ст. 196 КТМ за задержку

отправления судна, перевозящего пассажира, или прибытие судна с опозданием в пункт назначения перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере до 50% платы за проезд пассажира и платы за провоз его багажа, если не докажет, что задержка отправления судна или прибытие его с опозданием произошли вследствие обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

В Комментарий Т.А. Фаддеевой к указанной статье КТМ подчеркивается: "Размер штрафа, уплачиваемого перевозчиком за задержку отправления судна или прибытие судна с опозданием, может устанавливаться правилами, по которым работает перевозчик, или соглашением сторон, но сумма штрафа не должна превышать половины (50%) платы за проезд пассажира и платы за провоз багажа, если багаж сдавался к перевозке" <*>. С этим трудно согласиться. Во-первых, сама ст. 196 КТМ в части конкретного размера штрафа не содержит отсылки к правилам перевозок; во-вторых, в соответствии с ГК (п. 1 ст. 795) за указанное нарушение перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Поэтому представляется, что при взыскании данного штрафа с морского перевозчика в судебном порядке суд вправе исходить из того, что его размер составляет именно 50% платы за проезд пассажира и платы за провоз его багажа.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 344.

Что касается оснований освобождения перевозчика от ответственности за задержку отправления пассажира, то в этой части нормы, содержащиеся в новых транспортных уставах и кодексах, не расходятся с соответствующим положением ГК. В юридической литературе предпринимались попытки определить возможные параметры практики применения указанных норм. Так, В.В. Залесский пишет: "Когда речь идет об устранении неисправности транспортного средства, предполагается транспортное средство, поданное под погрузку. Применительно к самолетам - посадка объявлена, самолет готов принять пассажиров, применительно к железнодорожному транспорту - поезд подан к перрону, объявлена посадка пассажиров. Ссылка воздушно-транспортного предприятия на то, что самолет не может быть подан к очередному рейсу в связи с задержкой в аэропорту отправления, не принимается во внимание, так как перевозчик должен выполнить свои обязательства перед пассажирами, предоставив другой самолет" <*>.

<*> Залесский В.В. Указ. соч. С. 19.

При всей привлекательности этого суждения (с точки зрения исключения случаев необоснованного освобождения перевозчика от ответственности и защиты прав пассажиров) с ним трудно согласиться. При таком подходе стремление перевозчика освободиться от ответственности будет заставлять последнего подавать под посадку пассажиров неисправные транспортные средства, а затем приступать к устранению неисправности. Не думаем, что такая перспектива обрадует самих пассажиров, которых попросят после посадки покинуть салон самолета, борт морского судна, вагон и т.п. в целях исправления обнаруженной неисправности. Кроме того, решение вопроса об освобождении перевозчика от ответственности в зависимости от того, когда он приступил к устранению неисправности транспортного средства (до его подачи под посадку пассажиров или после таковой), представляется сугубо формальным.

Видимо, более точным будет вывод о том, что в сфере доказывания наличия оснований, освобождающих перевозчика от ответственности за задержку отправления пассажира при технической неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажиров (а бремя доказывания возлагается на перевозчика), во всех случаях входит доказательство невозможности отправить пассажиров в путь на ином исправном транспортном средстве. В этом случае не имеет никакого правового значения момент, когда была обнаружена техническая неисправность транспортного средства и когда перевозчик приступил к ее устранению.

Несохранность багажа

В соответствии со ст. 796 ГК перевозчик несет ответственность за несохранность багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи лицу, уполномоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

При подготовке новых транспортных уставов и кодексов данное положение ГК об ответственности перевозчика за несохранность багажа было воспроизведено лишь в УЖТ РФ (ст. 107), согласно которому железная дорога несет имущественную ответственность за несохранность багажа после принятия его для перевозки и до выдачи его получателю багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело.

Воздушный кодекс РФ использует иную формулировку обстоятельств, которые могут служить основанием для освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого багажа. Воздушный перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи получателю в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять (п. 1 ст. 118 ВК).

На первый взгляд, расхождение в формулировке представляется чисто текстуальным. Однако если разобраться по существу, то окажется, что "самодеятельность", проявленная законодателем при принятии ВК, не столь безобидна. Во-первых, доказательства, свидетельствующие о том, что перевозчиком "приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда" или что "такие меры невозможно было принять", скорее относятся к области деликтных обязательств и никак не могут служить основанием освобождения должника от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства договорного, к каковому относится обязательство перевозчика по обеспечению сохранности перевозимого багажа; во-вторых, степень необходимости мер "по предотвращению причинения вреда" - понятие оценочное и относительное, требующее определенных законодательных критериев, которые отсутствуют в тексте ВК (например, критерии невиновности в нарушении обязательства, которые предусмотрены п. 1 ст. 401 ГК); в-третьих, транспортные уставы и кодексы могут регулировать правоотношения, связанные с перевозкой пассажиров, лишь в части, не урегулированной гл. 40 ГК, а вопрос об основаниях освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого багажа решен непосредственным образом императивной нормой ГК. В связи с изложенным можно сделать вывод о том, что и при воздушной перевозке пассажира перевозчик несет ответственность за несохранность перевозимого багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли

вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Особой оригинальностью в части правового регулирования ответственности перевозчика по договору перевозки пассажира за несохранность багажа отличается КТМ. В соответствии со ст. 186 КТМ перевозчик несет ответственность за утрату багажа пассажира или повреждение его багажа, если происшествие, вследствие которого причинен ущерб, произошло во время перевозки пассажира и его багажа по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). Утрата багажа пассажира или повреждение его багажа включает в себя ущерб, причиненный тем, что багаж не выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться. Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате которого причинен ущерб, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причиненного ущерба возлагается на истца. Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий), в утрате или повреждении багажа предполагается, если не доказано иное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение такого багажа. В других случаях обязанность доказывания вины лежит на истце.

Однако не будем торопиться с анализом данных законоположений и их сравнением с соответствующими нормами ГК. Дело в том, что согласно п. 3 ст. 197 КТМ указанные правила об ответственности перевозчика за утрату или повреждение багажа и об ограничении такой ответственности не применяются при его перевозке в каботаже, т.е. они рассчитаны исключительно на регулирование правоотношений, вытекающих из договора морской перевозки в заграничном сообщении.

Что же касается ответственности перевозчика за утрату или повреждение багажа при его перевозке в каботаже, то какие-либо специальные правила на этот счет в КТМ отсутствуют, и такая ответственность должна наступать в соответствии с правами гражданского законодательства Российской Федерации. Значит, и в этом случае подлежит применению норма, содержащаяся в п. 1 ст. 796 ГК.

Нельзя не заметить применительно к данному случаю, что разработчиками КТМ использована, скажем так, не самая совершенная законодательная техника: общие правила, включенные в текст Кодекса, оказывается, рассчитаны на иностранных граждан и заграничные плавания, а регулирование массовых отношений, связанных с перевозками российских граждан в каботаже, осуществляется путем исключения из этих "общих" правил. При этом стремление разработчиков КТМ привести текст Кодекса в соответствие с Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. не может служить оправданием подобного правового регулирования: как известно, международные договоры Российской Федерации являются составной частью внутреннего гражданского законодательства, а содержащиеся в них нормы подлежат приоритетному (по сравнению с российским законодательством) применению (п. 2 ст. 7 ГК).

Как уже отмечалось, ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажиров, в том числе и за несохранность перевозимого багажа, носит ограниченный характер. Размер ущерба, причиненного пассажиру вследствие утраты, недостачи, повреждения (порчи) его багажа и подлежащего возмещению перевозчиком, определен ГК (п. 2 ст. 796): в случае утраты или недостачи багажа ущерб должен быть возмещен перевозчиком в размере стоимости утраченного или недостающего багажа; в случае повреждения (порчи) багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при

невозможности восстановления поврежденного багажа - в размере его стоимости; при утрате багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости багажа.

Так же, как и в случае с основаниями освобождения перевозчика от ответственности за несохранность багажа, УЖТ РФ (ст. 110) содержит норму об определении размера подлежащего возмещению перевозчиком ущерба в случае несохранности багажа, полностью соответствующую тексту п. 2 ст. 796 ГК.

Воздушный кодекс РФ (ст. 119) также повторяет текст указанной нормы ГК, но устанавливает максимальный предел подлежащего возмещению ущерба (за исключением случаев сдачи пассажиром багажа с объявленной ценностью): размер возмещения за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа во всяком случае не должен превышать двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса багажа.

Кодекс торгового мореплавания РФ (п. 3, 4 ст. 190) предусматривает, что ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомашины, в том числе багажа, перевозимого в ней или на ней, не должна превышать 10 тыс. расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение иного багажа не должна превышать 2,7 тыс. расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом. Однако и эти нормы КТМ рассчитаны на перевозки в заграничном сообщении, когда перевозчик и пассажир не относятся к числу организаций и граждан Российской Федерации. При каботажной перевозке, а также перевозке в заграничном сообщении, когда в качестве перевозчика и пассажира выступают субъекты российского права, ответственность перевозчика определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства Российской Федерации, т.е. на основании п. 2, 3 ст. 796 ГК.

Причинение вреда жизни и здоровью пассажира

В соответствии с ГК (ст. 800) ответственность перевозчика за

вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, определяется по правилам гл. 59 ГК, если законом или договором не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика.

Из всех правил о деликтной ответственности, содержащихся в гл. 59 ГК, к отношениям, связанным с причинением вреда жизни и здоровью пассажира при его перевозке, подлежат применению прежде всего нормы об ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (ст. 1079). Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (к какой относится и использование транспортных средств), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. При этом обязанность возмещения вреда возлагается на тех лиц, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании. Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (например, при столкновении транспортных средств).

Размер возмещения вреда, причиненного повреждением здоровья пассажира, определяется по правилам, предусмотренным ст. 1085 ГК. В случае причинения гражданину увечья или при ином повреждении его здоровья возмещению подлежат утраченный потерпевшим заработок (доход),

который он имел либо определенно мог иметь, а также дополнительно понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение. При этом пенсия по инвалидности, назначенная потерпевшему в связи с увечьем или иным повреждением здоровья, а равно другие пенсии, пособия и иные подобные выплаты, назначенные как до, так и после причинения вреда здоровью, не принимаются во внимание и не влекут уменьшения размера возмещения вреда (не засчитываются в счет возмещения вреда). В счет возмещения вреда не засчитывается также заработок (доход), получаемый потерпевшим после повреждения здоровья. Объем и размер возмещения вреда, определяемые в соответствии с указанными правилами ГК, могут быть лишь увеличены законом или договором.

Транспортные уставы и кодексы не воспользовались возможностью увеличить размер подлежащего возмещению перевозчиком вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина. В УЖТ РФ (ст. 113) содержится отсылочная норма, согласно которой железная дорога несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации. Аналогичным образом поступил законодатель и при формулировании соответствующих правил применительно к воздушной перевозке пассажира: в соответствии со ст. 117 ВК ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами гл. 59 ГК, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика, а также определяется международными договорами Российской Федерации. В качестве специального правила в ВК была включена лишь норма, определяющая период ответственности воздушного перевозчика: в этих целях было предусмотрено, что воздушная перевозка включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром.

Значительным своеобразием отличаются правила об ответственности морского перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, содержащиеся в КТМ. Согласно ст. 186 КТМ перевозчик несет ответственность за смерть пассажира и повреждение его здоровья, если происшествие, вследствие которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). Обязанность доказывания данного обстоятельства, а также размера причиненного ущерба возлагается на истца. Причем вина перевозчика предполагается, если не доказано иное, в случаях, когда смерть пассажира или повреждение его здоровья произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна либо в связи с данными обстоятельствами. В других случаях обязанность доказывания вины перевозчика также возлагается на истца. В соответствии со ст. 189 КТМ в случае, если перевозчик докажет, что умысел или грубая неосторожность пассажира явились причиной смерти пассажира или повреждения его здоровья либо способствовали смерти пассажира или повреждению его здоровья, перевозчик может быть освобожден от ответственности полностью или частично. Более того, КТМ (ст. 190) устанавливает и пределы ответственности перевозчика: ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должна превышать 175 тыс. расчетных единиц в отношении перевозки в целом.

Вместе с тем, как следует из текста ст. 197 КТМ, названные правила об ответственности морского перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, и об ограничении такой ответственности применяются только в тех случаях, когда речь идет о перевозке пассажира в заграничном сообщении, и при том условии, что перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федерации. В остальных случаях ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства Российской Федерации.

Глава VI. ДОГОВОРЫ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

1. Понятие и сфера применения

Перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки (ст. 798 ГК).

В советский период развития транспортного законодательства так называемые организационные договоры перевозки грузов имели весьма широкое распространение, хотя их регламентация обеспечивалась в основном ведомственными правилами перевозок грузов. Лишь УАТ включал в себя подробные нормы, регулирующие годовой договор автомобильной перевозки. Вместе с тем главная цель организационных договоров перевозки: годового договора на автомобильном транспорте; долгосрочного или навигационного договора на морском и внутренневодном транспорте; специального договора на воздушном транспорте - в то время состояла в необходимости конкретизации действий сторон по выполнению планов перевозки грузов. Более того, нередко, например на автомобильном транспорте, заключение организационного договора рассматривалось в качестве одной из стадий планирования грузоперевозочного процесса. В соответствии с УАТ (ст. 36) годовые договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом заключались на основании плана перевозок грузов. По годовому договору на перевозку грузов автомобильным транспортом автотранспортное предприятие обязывалось в установленные сроки принимать, а грузоотправитель - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном месте. Причем в соответствии с годовым договором и в пределах квартального плана автотранспортное предприятие по согласованию с грузоотправителем за 10 дней до начала квартала утверждало месячные планы и определяло декадные плановые задания на перевозку грузов на первый месяц квартала. Декадные плановые задания на второй и третий месяцы квартала устанавливались в таком же порядке за 10 дней до начала соответствующего месяца.

В современных условиях, когда отсутствует централизованное планирование перевозок грузов, а договоры об организации перевозок приобрели значение нормальных гражданско-правовых договоров, призванных обеспечить регулирование отношений, связанных с организацией систематических перевозок грузов на долгосрочной основе, несмотря на повышение уровня их регулирования, наблюдается недооценка правового значения договоров об организации перевозок.

Данный тезис несложно проиллюстрировать положениями современного транспортного законодательства, а также нынешней гражданско-правовой доктрины.

В ТУЖД имелась одна статья, специально посвященная договорам об организации перевозок грузов. Согласно ст. 17 ТУЖД железные дороги и грузоотправители при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок; в этих договорах определяются объемы, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, а также иные условия перевозок. В соответствии с указанными договорами железные дороги обязуются в установленные сроки принимать грузы в обусловленном объеме, грузоотправители обязуются предъявлять их для перевозки.

Комментируя данное законоположение, А.А. Годовиков и В.А. Егiazаров отмечают, что основная цель указанных договоров на железнодорожном транспорте - "урегулировать в ходе исполнения перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовали бы выполнению перевозочного процесса на данный период". По их мнению, в договоре об организации перевозок стороны могут урегулировать те условия, которые в соответствии с ТУЖД разрешено устанавливать по соглашению сторон, в частности, можно "решать вопросы, связанные с: изменением пункта внесения платежей по перевозке, сроков доставки грузов; участием представителя железной дороги в выдаче груза; оповещением грузополучателя в порядке предварительной информации о подходе в его адрес грузов; промывкой вагонов" <*>. Иными словами, договору об организации перевозок отводится роль соглашения о дополнительных услугах, оказываемых грузоотправителю (грузополучателю) железной дорогой, которые подлежат оплате по договорному тарифу.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. М., 1998. С. 25.

Видимо, здесь дело в том, что на железнодорожном транспорте основные условия перевозок грузов, составляющие предмет договора об организации перевозок: объемы предъявляемых грузов, количество подаваемых транспортных средств, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок, - либо жестко и непосредственно регламентируются законодательством, либо являются предметом других традиционных договоров (на эксплуатацию подъездных путей и на подачу и уборку вагонов), которые по своему содержанию могут быть квалифицированы как разновидности договора об организации перевозок.

В новом УЖТ РФ (ст. 10) нормы о долгосрочных договорах об организации перевозок дополнены положением о том, что перевозки грузов, предусмотренных этими договорами, осуществляются на основании принятых заявок на их перевозки. Данное положение отличается юридической неточностью: из факта принятия заявки грузоотправителя перевозчиком возникает лишь обязательство последнего по подаче подвижного состава под погрузку, а также обязанность грузоотправителя по предъявлению грузов к перевозке; сама же перевозка груза осуществляется на основе договора перевозки конкретной партии груза, оформляемого транспортной железнодорожной накладной.

Как следствие реформы железнодорожного транспорта, в ст. 10 УЖТ РФ появилось правило о том, что работы и услуги, которые выполняются владельцами инфраструктур или перевозчиками по просьбам грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров и цены на которые не указаны в тарифном руководстве, а также работы, которые выполняются грузоотправителями, грузополучателями по просьбам владельцев инфраструктур или перевозчиков и цены на которые не указаны в тарифном руководстве, оплачиваются по соглашению сторон.

Смысл данного правила не вполне понятен. Очевидно, что в рамках договора об организации перевозок любые работы могут выполняться лишь грузоотправителем (грузополучателем) или перевозчиком, т.е. сторонами этого договора. Владельцы инфраструктур, а также пассажиры в договоре об организации перевозок не участвуют, а стало быть, ни выполнять работы, ни обращаться с просьбами об их выполнении не могут.

На морском транспорте перевозчик и грузовладелец при осуществлении систематических морских перевозок грузов также могут заключать долгосрочные договоры об организации морских перевозок (ст. 118 КТМ). Однако указанные договоры регулируются лишь с точки зрения их соотношения с договорами морской перевозки груза. В частности, КТМ (ст. 118) предусмотрено, что при заключении долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основе такого долгосрочного договора. При этом условия перевозок грузов, согласованные в долгосрочном договоре об организации морских перевозок грузов, считаются включенными в договор морской перевозки грузов, если стороны не достигли соглашения об ином. В случае если условия договора морской перевозки груза противоречат условиям долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, применяются условия договора морской перевозки груза. Условия долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, не включенные в коносамент, не являются обязательными для третьего лица (за исключением фрахтователя).

Таким образом, на морском транспорте заключение долгосрочного договора об организации перевозок грузов вовсе не означает, что морские перевозки конкретных партий грузов будут осуществляться на условиях долгосрочного договора. Более того, стороны вольны применительно к перевозке конкретных грузов устанавливать условия, отличные от тех, по которым ранее было достигнуто соглашение при заключении долгосрочного договора об организации перевозок грузов. Иными словами, долгосрочный договор об организации морских перевозок не носит для его сторон обязательного характера, а следовательно, утрачивает признаки гражданско-правового договора и выглядит как некий протокол о намерениях.

Данное обстоятельство находит лишнее подтверждение в комментарии А.Г. Калпина к соответствующим законоположениям. "При всей значимости долгосрочного договора, - подчеркивает А.Г. Калпин, - конкретная перевозка осуществляется в соответствии с условиями разового договора перевозки груза. Содержащееся в п. 1 ст. 118 КТМ указание о заключении последнего на основе долгосрочного договора нужно понимать только в том смысле, что условия долгосрочного договора принимаются во внимание, если не противоречат договору перевозки (п. 2 ст. 118 КТМ). При таком противоречии предпочтение должно быть отдано условиям договора морской перевозки груза" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 199.

В тексте ВК вообще не нашлось места для норм, регулирующих договор об организации воздушных перевозок. Видимо, законодатель уповал на то, что все вопросы, которые могли бы послужить предметом соглашения сторон по такому договору, должны решаться на основе ведомственных правил воздушных перевозок, а также односторонних указаний уполномоченных государственных органов, либо вовсе не рассчитывал на то, что воздушные перевозки могут осуществляться систематически на условиях долгосрочных договоров об организации перевозок. Во всяком случае, применительно к реальным российским условиям, когда в целый ряд регионов грузы могут завозиться исключительно с помощью авиационного транспорта, такая позиция законодателя не может не вызывать недоумения.

В КВВТ имеется отдельная статья, посвященная договору об организации перевозок грузов (ст. 68), которая, однако, по своему содержанию практически полностью дублирует текст ст. 798 ГК, хотя как раз при перевозке грузов по внутренним водным путям, где имеется масса различных особенностей, связанных с различными условиями навигации на разных участках внутренних водных путей, именно долгосрочные соглашения сторон об организации перевозок грузов могли бы служить оптимальным средством регулирования взаимоотношений сторон, учитывающим специфические условия перевозок.

Такое отношение законодателя к договору об организации перевозок грузов, наверное, объясняется тем, что транспортные министерства и ведомства, разрабатывавшие проекты соответствующих транспортных уставов и кодексов, стремились не допустить расширения сферы взаимоотношений грузовладельцев и перевозчиков, регулируемых на основе соглашений сторон, обеспечивая тем самым благоприятные условия для использования ведомственного нормотворчества, которое ориентируется прежде всего на защиту интересов транспортных организаций. Подобный подход не соответствует общему направлению регулирования перевозок, выраженному в п. 2 ст. 784 ГК, согласно которому условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если ГК, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

Если говорить о значении и сфере применения договоров об организации перевозок, то необходимо отметить, что данные договорные модели являются оптимальной формой регулирования взаимоотношений между перевозчиком и грузовладельцем (грузоотправителем, грузополучателем), осуществляемых на долгосрочной основе. Ведь в договорах об организации перевозок могут детально и подробно регламентироваться порядок подачи заявки (заказа) на выделение транспортных средств; минимальные и максимальные объемы грузов, предъявляемых к перевозке ежемесячно (подекадно, ежесуточно); графики подачи транспортных средств, их типы (модели) и грузоподъемность; порядок погрузки (выгрузки); требования в отношении тары и упаковки предъявляемых грузов; порядок взвешивания отправляемых (прибывающих) грузов; сроки уведомления грузовладельца о прибытии или о подходе грузов, прибывающих в его адрес; виды механизмов, используемых при погрузочно-разгрузочных работах, и другие условия. Только в долгосрочных договорах об организации перевозок можно в полной мере учесть специфические особенности перевозимых грузов. В связи с этим нельзя не согласиться с А.Г. Калпиным, который указывает: "Придя в долгосрочном договоре к соглашению по поводу специфических условий перевозки, стороны на весь период действия этого договора освобождаются от необходимости вновь договариваться об этих условиях при заключении разовых договоров на каждую конкретную отправку груза. Тем самым долгосрочный договор способствует

достижению устойчивости в отношениях контрагентов, устраняет ненужные споры между ними при заключении и исполнении разовых договоров... перевозки" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 199.

Представляется, что в некоторых случаях было бы целесообразно предусмотреть обязательное заключение договоров об организации перевозок как для грузовладельца, так и для перевозчика. Например, на наш взгляд, именно так должна решаться проблема завоза продукции, товаров и продовольствия в районы Крайнего Севера. В настоящее время для производства и поставки соответствующих товаров используется механизм государственных контрактов на поставку товаров для государственных нужд. Очевидно, что указанные товары должны доставляться в районы Крайнего Севера в соответствии с жестким графиком, учитывающим ограниченные условия навигационного периода. Для этого и необходимы обязательные договоры по организации перевозок грузов в районы Крайнего Севера, соблюдение которых должно быть обеспечено серьезными санкциями за их неисполнение или ненадлежащее исполнение.

В остальных случаях, когда договоры об организации перевозок заключаются в добровольном порядке, широкому внедрению указанных договорных моделей в практику взаимоотношений грузовладельцев и перевозчиков могла бы способствовать подготовка текстов различных примерных договоров об организации перевозок грузов, которые могли бы (после одобрения соответствующими транспортными министерствами и ведомствами) быть рекомендованы к использованию грузовладельцами и перевозчиками. Это значительно облегчило бы заключение конкретных договоров об организации перевозок и сделало бы их более привлекательными для участников имущественного оборота.

2. Договоры об эксплуатации подъездных путей и подаче и уборке вагонов

Как уже отмечалось, на железнодорожном транспорте одной из разновидностей договоров об организации перевозок могут быть признаны договоры об эксплуатации подъездных путей и о подаче и уборке вагонов. Правда, в современной юридической литературе, как и прежде, в советский период, договоры об эксплуатации подъездных путей и о подаче и уборке вагонов принято считать некими иными видами договоров на транспорте, "тесно связанными с процессами транспортировки грузов", но не относящимися к договорам перевозки <*>.

<*> См., напр.: Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садилов. М., 1997. С. 383 (автор раздела - О.Н. Садилов); Егизаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 1999. С. 144.

Представляется, однако, что договоры, определяющие объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок, к каковым, безусловно, относятся договоры об эксплуатации железнодорожных подъездных путей и о подаче и уборке вагонов, полностью

охватываются содержанием договора об организации перевозок (ст. 798 ГК).

В настоящее время анализ договора об эксплуатации подъездного пути и договора о подаче и уборке вагонов существенно затруднен тем обстоятельством, что в связи с осуществляемой реформой железнодорожного транспорта в транспортное законодательство внесен ряд новелл, касающихся в основном правоотношений собственности на железнодорожные пути общего пользования, а также правового статуса перевозчика и так называемого владельца инфраструктуры. Указанные изменения практически не затрагивают содержания договоров об эксплуатации подъездных путей и о подаче и уборке вагонов, а также порядка их заключения. В то же время новые законоположения не могут не сказаться на субъектном составе данных договоров и в целом на структуре договорных связей, опосредующих отношения по обслуживанию подъездных путей, хотя сегодня еще трудно четко определить характер соответствующих изменений.

Вместе с тем в современных условиях можно говорить о сложившейся на основе прежнего Транспортного устава железных дорог Российской Федерации и изданных в соответствии с ним Правил перевозок грузов системе договорных отношений по эксплуатации железнодорожных подъездных путей и подаче и уборке вагонов, а также об устоявшейся судебной-арбитражной практике по разрешению споров соответствующей категории.

В такой ситуации, на наш взгляд, имеет смысл рассмотреть сначала сложившуюся систему договорного регулирования отношений по эксплуатации подъездных путей и подаче-уборке вагонов, а затем проанализировать новые положения, содержащиеся в УЖТ РФ, с точки зрения возможных последствий их применения для системы договоров, направленных на регламентацию отношений по обслуживанию подъездных путей.

Железнодорожные подъездные пути

Транспортное законодательство различает железнодорожные пути общего пользования и железнодорожные подъездные пути (пути необщего пользования).

К первым (железнодорожные пути общего пользования) относятся железнодорожные линии, на которых расположены железнодорожные станции, открытые для выполнения соответствующих операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, грузобагажа и багажа и обслуживанию пассажиров, производству маневровой работы (ст. 2 Федерального закона "О федеральном железнодорожном транспорте").

Ко вторым (железнодорожные подъездные пути) причисляют такие железнодорожные пути, которые примыкают к железнодорожным путям общего пользования и предназначены для обслуживания определенных грузоотправителей и грузополучателей (п. 1.1 Правил обслуживания железнодорожных подъездных путей, утвержденных Приказом Министерства путей сообщения РФ от 25 мая 2000 г. N 15Ц) <*>.

<*> Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2000. N 35.

Железнодорожные подъездные пути могут принадлежать железным дорогам (как субъектам хозяйственного ведения с сохранением федеральной собственности) или физическим либо

юридическим лицам, признаваемым в этом случае владельцами железнодорожного подъездного пути. К владельцам железнодорожного подъездного пути приравниваются также физические и юридические лица, арендующие подъездные пути у железных дорог.

Организации и физические лица, не имеющие принадлежащих им или арендуемых ими у железных дорог подъездных путей, но использующие чужие государственные или частные подъездные пути, признаются пользователями соответствующего железнодорожного пути.

Всякий железнодорожный подъездной путь примыкает к железнодорожным путям общего пользования. Граница железнодорожного подъездного пути в месте примыкания к путям общего пользования обозначается особым знаком, место установки которого определяется железной дорогой.

Строительство и реконструкция железнодорожных подъездных путей, а также устройств, предназначенных для погрузки, выгрузки и очистки вагонов и контейнеров, осуществляются по согласованию с соответствующей железной дорогой, а при перевозках грузов, объем которых составляет 5 млн. т и более в год, - по согласованию с Министерством путей сообщения РФ. Для строительства новых железнодорожных подъездных путей требуется также согласование с органами местного самоуправления. Открытие для постоянной эксплуатации построенного железнодорожного подъездного пути допускается после принятия его в эксплуатацию специальной комиссией, в состав которой должен входить представитель железной дороги. Кроме того, железной дорогой по согласованию с владельцем подъездного пути должен быть определен порядок его обслуживания (ст. 53, 54 ТУЖД).

После окончания строительства и приема в эксплуатацию на каждый подъездной путь его владельцем совместно с железной дорогой составляется инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути. Инструкция подписывается начальником железнодорожной станции, владельцем подъездного пути и утверждается начальником железной дороги. Основная цель такой инструкции - обеспечение безопасности движения поездов, поэтому содержание инструкции составляют сведения о весовой норме и длине составов (поездов), допускаемых к обращению на подъездном пути, максимально допустимой скорости движения, типе локомотива, порядке выполнения маневровых работ, положении стрелочных переводов, наличии и расположении сигналов, о нормах закрепления вагонов и т.п.

Каждый железнодорожный подъездной путь должен быть обеспечен определенной технической документацией, в состав которой входят: технический паспорт, план и продольный профиль, чертежи искусственных сооружений. В техническом паспорте указываются технические характеристики рельсов, шпал, балласта, земляного полотна, искусственных сооружений, весовых приборов, устройств и механизмов, предназначенных для погрузки, выгрузки, очистки, промывки вагонов, маневровых устройств, лебедок, промышленных станций, горок, полугорок, вытяжных путей, устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи, используемых при поездной и маневровой работе, и других устройств и механизмов. Указанная документация предъявляется железной дороге по ее требованию при принятии подъездного пути в эксплуатацию. При появлении на подъездном пути новых объектов или их закрытии владелец подъездного пути должен внести в технический паспорт соответствующие изменения и передать экземпляр измененного технического паспорта железной дороге. Железная дорога вносит изменения в техническо-распорядительный акт станции примыкания и составляет ведомость железнодорожного подъездного пути.

Представитель соответствующего органа железнодорожного транспорта совместно с представителем организации, осуществляющей операции по погрузке, выгрузке грузов на

железнодорожном подъездном пути, вправе проверять соблюдение требований безопасности движения, сохранность железнодорожного подвижного состава на подъездном пути и требований выполнения операций по погрузке, выгрузке грузов из вагонов, контейнеров, принадлежащих организации железнодорожного транспорта. При обнаружении на подъездном пути неисправностей, угрожающих безопасности движения, сохранности подвижного состава или перевозимых грузов и контейнеров, составляется акт, на основании которого начальник железнодорожной станции или ревизор по безопасности движения вправе запретить подачу подвижного состава на подъездной путь до устранения неисправностей. При этом все негативные имущественные последствия возлагаются на владельца железнодорожного подъездного пути.

Заключение договоров

Обслуживание железнодорожных подъездных путей осуществляется на основе договора об эксплуатации железнодорожного подъездного пути или договора о подаче и уборке вагонов <*>.

<*> В ТУЖД используются термины "договоры, связанные с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути" и "договоры, связанные с подачей и уборкой вагонов", которые нельзя признать удачными, поскольку они могут быть истолкованы слишком широко: как любые соглашения, относящиеся к эксплуатации подъездного пути и к подаче и уборке вагонов, в том числе и не имеющие отношения к предмету соответствующих договоров.

Отношения между железной дорогой и владельцем железнодорожного подъездного пути регулируются договором об эксплуатации железнодорожного подъездного пути, который, в свою очередь, может быть двух видов: договор об эксплуатации подъездного пути при обслуживании его локомотивом ветвевладельца и договор об эксплуатации подъездного пути при обслуживании его локомотивом железной дороги.

Подача, уборка вагонов, маневровая работа для грузоотправителей (грузополучателей), не являющихся владельцами подъездных путей, но имеющих склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных подъездных путях, принадлежащих железной дороге (так называемые пользователи), регламентируются договором о подаче и уборке вагонов. Указанным договором могут также регулироваться отношения, складывающиеся между железной дорогой и организациями, которые в пределах железнодорожного пути, принадлежащего не железной дороге, а иному владельцу, имеют свои склады либо примыкающие к указанному подъездному пути свои железнодорожные подъездные пути <*>, при условии, что подъездной путь, непосредственно примыкающий к железнодорожным путям общего пользования, обслуживается локомотивом железной дороги. Если же данный подъездной путь обслуживается локомотивом его владельца, то подача и уборка вагонов осуществляется по договору, заключаемому между владельцем указанного подъездного пути и контрагентом без участия железной дороги.

<*> Такие лица традиционно именуется в транспортном законодательстве контрагентами. Видимо, здесь имеется в виду их положение по отношению к владельцу подъездного пути, примыкающего к путям общего пользования.

В соответствии со ст. 61 ТУЖД как договоры об эксплуатации железнодорожного подъездного пути, так и договоры о подаче и уборке вагонов разрабатываются с учетом технологии работы железнодорожной станции, к которой примыкает данный подъездной путь, и технологии работы самого железнодорожного подъездного пути, а в некоторых случаях - с учетом единых технологических процессов. Необходимость разработки единого технологического процесса работы железнодорожного подъездного пути и станции примыкания определяется по усмотрению железной дороги и владельца подъездного пути. В Правилах обслуживания железнодорожных подъездных путей подчеркивается, что при разработке такого единого технологического процесса могут быть использованы методические рекомендации по разработке единых технологических процессов работы железнодорожных подъездных путей и железнодорожных станций примыкания, утверждаемые Министерством путей сообщения РФ (п. 2.2).

Ранее, в условиях действия УЖД 1964 г., указанный документ: единый технологический процесс работы подъездного пути и станции примыкания (ЕТП) - имел совершенно иной правовой режим. В случаях, предусмотренных УЖД и Правилами эксплуатации железнодорожных подъездных путей, для подъездных путей, обслуживаемых собственными локомотивами ветевладельцев, разработка ЕТП была обязательной. При наличии разногласий по ЕТП окончательное решение принимал лично министр путей сообщения. А практика государственных арбитражей исходила из того, что споры, возникающие при заключении договоров на эксплуатацию подъездного пути по условиям, определенным в ЕТП, государственные арбитражи принимали к рассмотрению, но решения по спорным вопросам должны были выноситься в полном соответствии с ЕТП <*>. К сожалению, и в современной юридической литературе можно встретить прежние оценки единого технологического процесса работы подъездного пути и станции примыкания как обязательного документа и суждения о недопустимости каких-либо разногласий по ЕТП с транспортным ведомством <***>.

<*> См., напр., п. 8 инструктивных указаний Государственного арбитража СССР от 31 мая 1976 г. N И-1-14 // Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. М., 1983. С. 247.

<***> См., напр.: Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 113.

В соответствии со ст. 67 ТУЖД договоры об эксплуатации железнодорожного подъездного пути и договоры о подаче и уборке вагонов заключаются на пятилетний срок. Не позднее чем за три месяца до истечения срока действия прежнего договора железная дорога совместно с владельцем железнодорожного подъездного пути (а в соответствующих случаях - с пользователем) должна приступить к разработке проекта нового договора. В этих целях владелец железнодорожного подъездного пути представляет железной дороге документы, подтверждающие его право на подъездной путь, а начальник железной дороги назначает уполномоченного представителя для разработки договора.

При разработке проектов договоров об эксплуатации подъездного пути или договоров о подаче и уборке вагонов учитываются данные, содержащиеся в имеющейся документации: техническом паспорте железнодорожного подъездного пути, плане железнодорожного подъездного пути, его

продольного профиля и чертежах искусственных сооружений.

Как и прежде, перед заключением договора железная дорога совместно с владельцем (пользователем) подъездного пути производит обследование железнодорожного подъездного пути и его технической оснащенности. По результатам обследования составляется акт обследования железнодорожного подъездного пути, который подписывается начальником станции, инспектором по подъездным путям, а также владельцем (пользователем) подъездного пути. В случае несогласия с данными, внесенными в акт обследования железнодорожного подъездного пути, владелец (пользователь) подъездного пути должен тем не менее его подписать и изложить свое мотивированное мнение. Акт обследования железнодорожного подъездного пути составляется в трех экземплярах: один из них остается у владельца (пользователя) подъездного пути, другой - хранится в делах железнодорожной станции, а третий передается в управление железной дороги. По требованию железной дороги к предназначенным для нее экземплярам акта обследования владельцем (пользователем) подъездного пути должен быть приложен план железнодорожного подъездного пути с нанесенными на нем местами погрузки и выгрузки и с указанием специализации железнодорожных путей и складских помещений.

Порядок заключения договора об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов выглядит следующим образом. Проект договора разрабатывается отделением железной дороги, а при его отсутствии - службой грузовой и коммерческой работы железной дороги и подписывается начальником железной дороги или по его поручению начальником станции (с указанием даты и номера документа, содержащего такое поручение).

Далее железная дорога направляет два экземпляра подписанного ею проекта договора владельцу (пользователю) железнодорожного подъездного пути, который должен подписать проект договора и один экземпляр вернуть железной дороге в месячный срок с момента его получения. Если у владельца (пользователя) железнодорожного подъездного пути возникнут возражения по отдельным условиям, содержащимся в проекте договора, то он подписывает его с оговоркой о наличии разногласий, составляет протокол разногласий и направляет его (в двух экземплярах) железной дороге.

Железная дорога должна рассмотреть протокол разногласий в течение месяца со дня его получения. О дате рассмотрения разногласий железная дорога обязана заблаговременно известить владельца (пользователя) железнодорожного подъездного пути. Разногласия по договорам об эксплуатации железнодорожного подъездного пути или о подаче и уборке вагонов рассматриваются начальником железной дороги и владельцем (пользователем) железнодорожного подъездного пути.

В соответствии со ст. 67 ТУЖД при недостижении согласия между указанными лицами по поводу разногласий, возникших при заключении данных договоров, "споры рассматриваются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации", а до разрешения спорных вопросов все отношения регулируются ранее заключенными договорами.

Правила обслуживания железнодорожных подъездных путей, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения РФ от 25 мая 2000 г. N 15Ц, устанавливают еще одно последствие нарушения порядка заключения договоров об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов, а именно: "В случае невозврата одной из сторон подписанного проекта договора в месячный срок заключение договора в обязательном порядке осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации" (п. 2.13 Правил).

В практике арбитражных судов правило, содержащееся в ст. 67 ТУЖД, о том, что споры по

разногласиям, возникшим при заключении договоров об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов (при недостижении согласия между сторонами), рассматриваются в соответствии с законодательством Российской Федерации, трактуется как возможность обеих сторон передать указанные разногласия на рассмотрение арбитражного суда. Такая позиция основана на том, что указанные договоры относятся к тем гражданско-правовым договорам, заключение которых является обязательным, причем для обеих сторон.

Иллюстрацией к сказанному может служить, в частности, одно из разъяснений Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ, содержащееся в Постановлении от 12 ноября 1998 г. № 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации".

Существо разъяснения заключается в следующем. В ТУЖД предусмотрено, что, если организации имеют железнодорожные подъездные пути или грузоотправители и грузополучатели имеют склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных подъездных путях, принадлежащих железной дороге, железная дорога и владелец железнодорожного подъездного пути либо грузоотправитель (грузополучатель) заключают договор, связанный с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути или с подачей и уборкой вагонов. Заключение таких договоров обязательно как для железной дороги, так и для владельца подъездного пути, грузоотправителя (грузополучателя). Поэтому при неосновательном уклонении одной из сторон от заключения этих договоров вторая сторона вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением об обязанности заключить договор. Арбитражный суд принимает заявление к рассмотрению на общих основаниях.

Арбитражным судам следует принимать к производству и заявления о рассмотрении разногласий по таким договорам без представления письменного соглашения сторон о передаче разногласий на разрешение арбитражного суда, если начальник железной дороги и владелец железнодорожного подъездного пути не пришли к соглашению по имеющимся между ними разногласиям.

Арбитражные суды должны иметь в виду, что ТУЖД не предоставляет начальнику отделения железной дороги права подписывать ни договор, связанный с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути, ни договор, связанный с подачей и уборкой вагонов. Такие договоры, как указано в ст. 67 ТУЖД, со стороны железной дороги подписываются начальником железной дороги (лицом, исполняющим его обязанности) или по его поручению начальником железнодорожной станции и владельцем железнодорожного подъездного пути (по его поручению - обслуживающей его организацией).

В случае спора между железной дорогой и ветвевладельцем по договору, подписанному начальником железнодорожной станции, железная дорога должна представить арбитражному суду поручение на подписание договора начальником железнодорожной станции.

Если после принятия к производству заявления об обязанности ветвевладельца заключить договор, связанный с эксплуатацией подъездного пути или с подачей и уборкой вагонов, у арбитражного суда возникнут сомнения о наличии у начальника железнодорожной станции поручения подписать договор, начальнику станции предлагается представить соответствующие доказательства о наличии такого поручения.

Арбитражный суд возвращает без рассмотрения заявление о рассмотрении разногласий, если истцом не представлены доказательства соблюдения установленного абз. 4 ст. 67 ТУЖД доарбитражного порядка разрешения разногласий непосредственно начальником железной дороги и

владельцем железнодорожного подъездного пути.

Аналогичным образом арбитражным судам предлагается рассматривать споры, возникающие между контрагентом, владельцем подъездного пути и железной дорогой. Согласно п. 16 Постановления Пленума арбитражному суду следует исходить из того, что заключение договоров, связанных с обслуживанием контрагентов, имеющих на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца свои склады и погрузочно-разгрузочные площадки либо примыкающие к железнодорожным подъездным путям ветвевладельца свои железнодорожные подъездные пути, является обязанностью как этих сторон, так и железной дороги, если организация железнодорожного транспорта обслуживает подъездной путь ветвевладельца своим локомотивом (ст. 63 ТУЖД).

Контрагент может быть освобожден от обязанности заключить договор в случае, когда представит доказательства, свидетельствующие о том, что он не осуществляет и не будет осуществлять работы, связанные с погрузкой и выгрузкой грузов в свои склады на подъездных путях и перевозкой их по железной дороге <*>.

<*> Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 1999. N 1. С. 11.

Представляется, однако, что приведенные здесь разъяснения Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ нуждаются в некотором уточнении.

Как известно, провозглашенный в ГК принцип свободы договора выражается, в частности, в том, что понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключить договор предусмотрена ГК, законом или добровольно принятым обязательством (п. 1 ст. 421 ГК). В действующей редакции ТУЖД отсутствуют какие-либо нормы, допускающие понуждение к заключению договора об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов; напротив, на случай недостижения сторонами соглашения по разногласиям, возникшим при заключении указанных договоров, имеется указание на то, что соответствующие споры рассматриваются в порядке, предусмотренном законодательством.

Вместе с тем в отношении железной дороги может быть сделан вывод о том, что она обязана заключить договор об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов. Такой вывод следует из анализа природы указанных договоров, которые могут быть квалифицированы как публичные договоры (ст. 426 ГК). Действительно, оказание услуг по обслуживанию подъездного пути или подаче и уборке вагонов железная дорога по характеру своей деятельности обязана осуществлять в отношении каждого, кто имеет свой железнодорожный путь, примыкающий к железнодорожным путям общего пользования, или прирельсовые участки и складские площади на подъездном пути. В этом смысле железная дорога как субъект публичного договора при наличии возможности предоставить услуги по обеспечению эксплуатации подъездного пути или подаче и уборке вагонов не вправе уклоняться от заключения соответствующих договоров. В противном случае в соответствии с п. 3 ст. 426 ГК к ней могут быть применены последствия, предусмотренные п. 4 ст. 445 ГК, а именно: владелец (пользователь) подъездного пути вправе обратиться в арбитражный суд с требованием о понуждении заключить договор. Кроме того, при необоснованном уклонении от заключения договора железная дорога должна возместить владельцу (пользователю) железнодорожного подъездного пути причиненные этим убытки.

Что касается порядка рассмотрения разногласий, возникших при заключении договора об

эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов (при недостижении сторонами соглашения), то указанный порядок в силу отсутствия специальных правил в ТУЖД должен подчиняться нормам, содержащимся в ст. 445 (п. 2) ГК, регулирующей заключение договора в обязательном порядке. Согласно указанным нормам в случаях, когда в соответствии с ГК или иными законами заключение договора обязательно для стороны, направившей оферту (проект договора об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов разрабатывается отделением железной дороги и направляется владельцу (пользователю) подъездного пути), и ей в течение 30 дней будет направлен протокол разногласий к проекту договора, эта сторона обязана в течение 30 дней со дня получения протокола разногласий известить другую сторону о принятии договора в ее редакции либо об отклонении протокола разногласий. При отклонении протокола разногласий либо неполучении извещения о результатах его рассмотрения в указанный срок сторона, направившая протокол разногласий, т.е. владелец (пользователь) подъездного пути, вправе передать разногласия, возникшие при заключении договора, на рассмотрение суда.

Таким образом, владелец или пользователь железнодорожного подъездного пути (и только он!) вправе обратиться в арбитражный суд с требованием к железной дороге о понуждении к заключению договора об эксплуатации подъездного пути или договора о подаче и уборке вагонов, а также передать на рассмотрение арбитражного суда разногласия, возникшие при заключении указанных договоров.

Сам же владелец (пользователь) подъездного пути, на наш взгляд, не является стороной, обязанной заключить договор об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов. В действующем законодательстве, включая транспортное, отсутствуют нормы, допускающие понуждение владельца (пользователя) железнодорожного подъездного пути к заключению указанных договоров со стороны железной дороги. Поэтому железная дорога может передать разногласия, возникшие при заключении договоров об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов, на рассмотрение арбитражного суда лишь в общем порядке, предусмотренном ст. 446 ГК, т.е. при наличии соответствующего соглашения сторон. При этом следует учитывать, что в качестве аналога такого соглашения судебно-арбитражная практика рассматривает ситуации, когда в проекте договора имелось условие о передаче на разрешение арбитражного суда споров, связанных с заключением договоров, не оговоренное владельцем (пользователем) подъездного пути в протоколе разногласий, а также когда последний, представив в арбитражный суд отзыв по существу иска железной дороги, не возразил против рассмотрения соответствующих разногласий арбитражным судом.

Что касается положения, содержащегося в Правилах обслуживания железнодорожных подъездных путей (п. 2.13), о том, что в случае невозврата одной из сторон подписанного проекта договора в месячный срок заключение договора в обязательном порядке осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, то в юридической литературе оно нередко истолковывается в том смысле, что договор в этом случае автоматически вступает в силу в редакции контрагента просрочившей стороны.

Так, по мнению В.А. Егиазарова, если подписанный железной дорогой "проект договора не будет своевременно... возвращен владельцем железнодорожного подъездного пути организации железнодорожного транспорта, то договор вступает в силу в редакции организации железнодорожного транспорта", а в тех случаях, когда организация железнодорожного транспорта, получив протокол разногласий, не назначит в установленный срок дату рассмотрения разногласий либо после их рассмотрения не передаст на разрешение арбитражного суда неурегулированные

разногласия, "договор вступает в силу в редакции владельца подъездного пути" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 148 - 149.

Данные выводы основаны на положениях ранее действовавшего транспортного законодательства и на прошлой практике государственных арбитражей и арбитражных судов по его применению. Аналогичные выводы о последствиях нарушения установленных сроков для рассмотрения проекта договоров об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов, а также разногласий, возникших при их заключении, можно встретить в инструктивных указаниях Государственного арбитража СССР от 31 мая 1976 г. N И-1-14 "О практике разрешения споров, возникающих при заключении и исполнении договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и на подачу и уборку вагонов". Согласно п. 6 данных инструктивных указаний "при нарушении сроков возврата дороге подписанного проекта договора, назначения дорожной даты рассмотрения разногласий, сроков передачи разногласий на рассмотрение арбитража, а также при неявке представителя предприятия для рассмотрения разногласий договор вступает в силу в редакции железной дороги или предприятия в зависимости от того, кем было допущено нарушение" <*>.

<*> Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 246.

Справедливости ради необходимо отметить, что Правила эксплуатации железнодорожных подъездных путей, в отношении которых Госарбитражем СССР были даны соответствующие разъяснения, формально действовали вплоть до принятия Министерством путей сообщения РФ новых Правил обслуживания железнодорожных подъездных путей (25 мая 2000 г.). Однако соответствующие положения Правил и инструктивных указаний Госарбитража СССР об автоматическом вступлении договоров об эксплуатации железнодорожного подъездного пути или о подаче и уборке вагонов в зависимости от того, какая сторона допустила нарушение установленных сроков, в редакции ее контрагента, утратили силу с 1 января 1995 г., когда была введена в действие часть первая Гражданского кодекса РФ. Об этом свидетельствуют положения Федерального закона "О введении в действие части первой Гражданского кодекса Российской Федерации" о том, что порядок заключения договоров, установленный гл. 28 ГК, применяется к договорам, предложения заключить которые направлены после 1 января 1995 г. (ст. 12), и о том, что впредь до приведения законов и иных правовых актов, действующих на территории Российской Федерации, в соответствие с частью первой ГК они применяются постольку, поскольку они не противоречат части первой ГК (ст. 4).

Рассматриваемые положения Правил эксплуатации железнодорожных подъездных путей об автоматическом вступлении в силу договоров об эксплуатации железнодорожного подъездного пути или о подаче и уборке вагонов в редакции железной дороги или владельца подъездного пути в зависимости от того, кем допущена просрочка в рассмотрении проекта договора или разногласий, возникших при его заключении, безусловно, еще до обновления транспортного законодательства противоречили гл. 28 ГК (как ее общим нормам о заключении договора, так и специальным правилам, регламентирующим заключение договора в обязательном порядке). В связи с этим указанные

положения и соответствующие разъяснения Госарбитража СССР не подлежали применению начиная с 1 января 1995 г.

Содержание договора

Основная цель договоров об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов состоит в урегулировании взаимоотношений, складывающихся между железной дорогой и владельцем (пользователем) железнодорожного подъездного пути по поводу эксплуатации принадлежащего владельцу подъездного пути либо принадлежащих пользователю складских площадей, расположенных в пределах соответствующего железнодорожного подъездного пути или своего подъездного пути, который не имеет непосредственного выхода на железнодорожные пути общего пользования. Собственно эксплуатация подъездного пути и находящихся в его пределах складских площадей заключается в осуществлении операций по отправлению и получению грузов и соответствующих погрузочно-разгрузочных работ. Поэтому основное содержание договоров об эксплуатации железнодорожного подъездного пути и о подаче и уборке вагонов выражается в его условиях, регулирующих порядок подачи вагонов и иных транспортных средств под погрузку и выгрузку и их уборки с подъездного пути, а также условий, позволяющих определить время нахождения поданных вагонов и иных транспортных средств у владельца (пользователя) подъездного пути. Последнее обстоятельство имеет определяющее значение для осуществления расчетов за пользование вагонами и иными транспортными средствами.

Порядок подачи и уборки вагонов и иных транспортных средств зависит от того, чьим локомотивом осуществляется обслуживание подъездного пути. При обслуживании железнодорожного пути локомотивом владельца (пользователя) этого пути вагоны подаются локомотивом железной дороги на установленные договором выставочные железнодорожные пути. Дальнейшее продвижение вагонов, осуществление маневровых работ, расстановка вагонов на местах погрузки и выгрузки, а также их возврат на выставочные пути для передачи железной дороге обеспечиваются локомотивом владельца (пользователя) подъездного пути. Следовательно, применительно к данному случаю в договоре определяется порядок подачи (уборки) вагонов на выставочные пути.

При обслуживании железнодорожного подъездного пути локомотивом железной дороги вагоны подаются (убираются) железной дорогой непосредственно на железнодорожный подъездной путь к местам их погрузки и выгрузки. Поэтому в этом случае договором регламентируется порядок приема и сдачи вагонов, поданных железной дорогой, на местах их погрузки и выгрузки. При этом под местом погрузки и выгрузки понимается та часть железнодорожного подъездного пути, которая непосредственно примыкает к крытым и открытым складам и предназначена для осуществления погрузочно-разгрузочных работ.

В договоре об эксплуатации подъездного пути, обслуживаемого локомотивом железной дороги, а также в договоре о подаче и уборке вагонов должно быть определено (на основе технической документации на подъездной путь и акта обследования железнодорожного пути) максимальное количество одновременно подаваемых вагонов на места погрузки, выгрузки, которое рассчитывается исходя из полезной длины складского, погрузочно-разгрузочного подъездного пути.

По ранее действовавшему законодательству для обозначения максимального количества одновременно подаваемых вагонов использовался термин "фронт погрузки-выгрузки". Размер фронта

погрузки и выгрузки определялся отдельно применительно к немеханизированному и механизированному способам погрузки-выгрузки. В первом случае размер фронта погрузки-выгрузки соответствовал количеству вагонов, устанавливаемых по полезной длине складского (погрузочно-разгрузочного) пути, которая может быть использована для одновременной погрузки или выгрузки однородных грузов. Во втором случае (при механизированном способе работ) этот размер определялся исходя из количества и перерабатывающей способности механизмов. А в тех случаях, когда вместимость путей позволяла производить подачу вагонов в количестве, превышающем вместимость механизированного фронта погрузки или выгрузки грузов, в договоре дополнительно устанавливался размер одновременно подаваемой партии вагонов <*>.

<*> См.: Правила перевозок грузов. Ч. 1. М., 1983. С. 175 - 176.

Использование в транспортном законодательстве различных критериев для определения размера фронта погрузки-выгрузки порождало при заключении договоров на эксплуатацию подъездного пути и на подачу и уборку вагонов трудноразрешимые проблемы. Например, в инструктивных указаниях Госарбитража СССР от 31 мая 1976 г. N И-1-14 (п. 21) государственным арбитражам разъяснялось, что если на подъездном пути грузовые операции производятся как механизированным, так и немеханизированным способом, фронт погрузки и выгрузки должен устанавливаться отдельно на немеханизированную погрузку-выгрузку. При этом предлагалось учитывать, что при введении на подъездном пути средств механизации, которые не обеспечивали в ранее установленные сроки обработку такого количества вагонов, как при немеханизированном способе, в договоре должен устанавливаться фронт погрузки-выгрузки механизированным способом по количеству механизмов. В остальной части государственные арбитражи должны были устанавливать фронт погрузки и выгрузки немеханизированным способом в таком размере, чтобы общее количество вагонов, обрабатываемых механизированным и немеханизированным способом, могло быть погружено-выгружено в сроки, установленные до введения механизации <*>.

<*> См.: Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 251.

Однако вернемся к действующему сегодня транспортному законодательству. Условие о максимальном количестве подаваемых вагонов должно устанавливаться также и в договоре об эксплуатации железнодорожного подъездного пути, обслуживаемого локомотивом его владельца (пользователя), которое в этом случае определяется исходя из полезной длины выставочного железнодорожного пути.

Подача и уборка вагонов на железнодорожный подъездной путь и возврат вагонов с подъездного пути могут производиться по уведомлению, по расписанию или через установленные интервалы времени. В последнем случае расчет интервала времени, через который осуществляется подача и уборка вагонов, должен производиться в зависимости от технологии производства, технической оснащенности и технологии работы железнодорожного подъездного пути и станции примыкания. В качестве основных элементов, влияющих на определение величины интервала времени, признаются: время, необходимое для выполнения приемосдаточных операций, подачи (уборки) вагонов на

железнодорожный подъездной путь, для операций по погрузке, выгрузке и перестановке вагонов.

При подаче и уборке вагонов по уведомлению о времени подачи вагонов железнодорожная станция обязана уведомить владельца (пользователя) подъездного пути не позднее чем за два часа до фактической подачи вагонов. Передача уведомлений о времени подачи вагонов должна производиться круглосуточно по телефону с внесением соответствующих записей в книгу уведомлений. Конкретные порядок и сроки передачи уведомлений о времени подачи вагонов утверждаются начальником станции. Владелец (пользователь) подъездного пути обязан назначить своих представителей, ответственных за прием уведомлений, и письменно сообщить начальнику станции их фамилии и номера телефонов.

Передача вагонов на железнодорожный подъездной путь удостоверяется подписями работников сдающей и принимающей сторон в памятке приемосдатчика и в ведомости подачи и уборки вагонов.

Договоры об эксплуатации подъездного пути и о подаче и уборке вагонов должны включать в себя также условия о сроках на уборку вагонов с мест погрузки, выгрузки или выставочных путей, которые устанавливаются на основании технологии работы станции примыкания и железнодорожного пути. Здесь также возможны три варианта порядка уборки вагонов: при уборке вагонов по уведомлению срок уборки исчисляется с момента передачи уведомления; при уборке вагонов по расписанию или через установленные интервалы сроком уборки считается время, предусмотренное расписанием или интервалом.

Пользование вагонами, поданными железной дорогой, является возмездным. В соответствии со ст. 44 ТУЖД за время нахождения у грузоотправителей, грузополучателей вагонов либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузоотправителей, грузополучателей, последние вносят железным дорогам указанную в тарифном руководстве почасовую плату (плату за пользование вагонами). Ставки платы за пользование вагонами устанавливаются дифференцированно в зависимости от условий подачи вагонов на железнодорожный подъездной путь, уборки вагонов с подъездного пути, вагонооборота и типа вагонов.

Поэтому наряду с порядком подачи и уборки вагонов существенное значение для договоров об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов имеют условия, определяющие срок оборота вагонов, а также порядок учета времени нахождения вагонов на железнодорожном подъездном пути.

В случае обслуживания подъездного пути локомотивом железной дороги время нахождения вагонов под погрузкой, выгрузкой у владельца (пользователя) подъездного пути исчисляется с момента фактической подачи вагонов к месту их погрузки или выгрузки до момента получения станцией от грузоотправителей (грузополучателей) уведомления о готовности вагонов к уборке.

Время нахождения вагонов на железнодорожных подъездных путях, обслуживаемых локомотивом владельца этих путей, исчисляется с момента передачи владельцу железнодорожных подъездных путей вагонов на выставочных путях до момента их возвращения на выставочные пути.

Однако в случае подачи железной дорогой вагонов владельцу (пользователю) железнодорожного подъездного пути с нарушением порядка, предусмотренного договором, момент, с которого должно исчисляться время нахождения этих вагонов на подъездном пути, может не совпадать с моментом фактической подачи этих вагонов. При подаче вагонов по расписанию в случае их досрочной подачи начальным моментом, с которого исчисляется время нахождения вагонов на подъездном пути, признается срок, предусмотренный расписанием; при подаче вагонов через

интервалы времени - истечение соответствующего интервала после последней подачи. При подаче и уборке вагонов по уведомлению исчисление времени нахождения вагонов на подъездном пути начинается не ранее срока, указанного в уведомлении. Если же вагоны поданы железной дорогой без уведомления, они должны засчитываться за грузоотправителем (грузополучателем) по истечении двух часов после их фактической подачи. При подаче вагонов с опозданием против срока, указанного в уведомлении, время нахождения указанных вагонов на подъездном пути исчисляется с момента их фактической подачи. В случае, когда опоздание превышает два часа, железная дорога обязана вновь уведомить грузоотправителя (грузополучателя) о предстоящей подаче вагонов.

Время нахождения поданных железной дорогой вагонов на железнодорожном подъездном пути исчисляется по ведомостям подачи и уборки вагонов на основании памяток приемосдатчика.

В случае задержки вагонов на станции в ожидании подачи их на железнодорожный подъездной путь под выгрузку, перегрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца (пользователя) подъездного пути, а также задержки подачи вагонов в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов по причинам, зависящим от грузоотправителя, владельца (пользователя) подъездного пути, данные обстоятельства удостоверяются актом общей формы. Такой акт может быть признан доказательством невозможности подачи железной дорогой вагонов в срок, предусмотренный договором. Кроме того, данное обстоятельство при определенных условиях может послужить основанием освобождения железной дороги от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов.

В ст. 105 ТУЖД предусмотрено, что железная дорога освобождается от ответственности за неподачу вагонов, контейнеров для выполнения заявки на перевозку грузов, если докажет, что неподача вагонов, контейнеров допущена по вине грузоотправителя. В частности, при доказанности железной дорогой факта задержки грузоотправителем вагонов, контейнеров в связи с их погрузкой, выгрузкой, очисткой и промывкой, из-за чего железная дорога не могла подать ему под погрузку грузов того количества вагонов, контейнеров, которое было задержано грузоотправителем по указанной причине (ст. 107 Устава).

Реформа железнодорожного транспорта и правовое регулирование подъездных путей

Существующая система договоров, направленных на регулирование отношений по обслуживанию подъездных путей, будет функционировать какое-то время (возможно, весьма длительный период) до момента реализации положений о реформировании правоотношений собственности в сфере железнодорожного транспорта.

Вместе с тем уже в настоящее время анализ норм, содержащихся в принятых законодательных актах: Федеральном законе "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" и Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации, позволяет определить те изменения, которым неминуемо подвергнутся структура и субъектный состав договорных связей по эксплуатации и обслуживанию подъездных путей. Разумеется, о фактических изменениях можно будет говорить лишь после разгосударствления и приватизации организаций железнодорожного транспорта, что должно привести к появлению новых участников соответствующих договорных отношений.

Прежде всего обращает на себя внимание то обстоятельство, что железнодорожные пути общего пользования признаются одним из элементов технологического комплекса, образующего так называемую инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования, которая может

находиться на праве собственности или в законном владении у юридического лица или даже индивидуального предпринимателя (ст. 2 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации").

Существенным образом изменится правовое положение перевозчика, в качестве которого сможет выступать юридическое лицо или предприниматель, владеющие подвижным составом и располагающие лицензией на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров или грузов. Причем для перевозчика уже не является обязательным владение собственным локомотивом и подъездными путями общего пользования. Напротив, предполагается, что перевозчик в целях обеспечения своей деятельности будет заключать отдельные договоры с владельцами локомотивов (об оказании услуг локомотивной тяги) и с владельцами подъездных путей общего пользования (об оказании услуг по использованию инфраструктуры). Существенными условиями договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры признаются условия об организации вагонопотоков, регулировании обращения вагонов и локомотивов, установлении порядка технического обслуживания и эксплуатации подвижного состава и даже об ответственности сторон (владельца инфраструктуры и перевозчика) по обязательствам, вытекающим из перевозок железнодорожным транспортом (ст. 12 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации").

Очевидно, что в этих условиях железные дороги, действующие пока в организационно-правовой форме государственных унитарных предприятий, основанных на праве хозяйственного ведения, уже не смогут выполнять роль исполнителя по договорам об эксплуатации подъездных путей и о подаче и уборке вагонов, поскольку указанная роль была обусловлена наличием у них во владении железнодорожных путей общего пользования и иного имущества (технологического комплекса), которое ныне именуется инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования.

Не способны выполнять эту роль и перевозчики (в новом понимании) по той же причине отсутствия необходимого имущества (технологического комплекса), включая железнодорожные подъездные пути общего пользования. Впрочем, имеются большие сомнения и относительно возможностей так называемых перевозчиков выполнять свои прямые обязанности по перевозке грузов и пассажиров, особенно при отсутствии у них собственных локомотивов.

С кем же в таком случае будут заключать договоры об эксплуатации подъездного пути или о подаче и уборке вагонов владельцы подъездных путей необщего пользования, а также складов, прирельсовых участков - промышленные, торговые и иные коммерческие организации? Перевозчики, по-видимому, могут выступать в качестве их полноценных и единственных контрагентов по таким договорам лишь при том условии, что они одновременно будут являться владельцами инфраструктуры, в том числе подъездных путей общего пользования, к которым непосредственно примыкают подъездные пути соответствующих организаций.

Скорее всего, именно владельцы инфраструктур могли бы принять на себя обязательства по эксплуатации подъездных путей ветвевладельцев, используя для этих целей принадлежащий им технологический комплекс, включая локомотивы, железнодорожные подъездные пути общего пользования, грузовое хозяйство железнодорожных станций.

В соответствии с УЖТ РФ именно владельцам инфраструктур отводится совершенно особая роль. Согласно ст. 50 УЖТ РФ для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа перевозчики заключают с владельцем инфраструктуры договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры, который признается публичным договором. В договоре об оказании услуг по

использованию инфраструктуры определяются предполагаемые объем и сроки осуществления перевозок грузов, перечень и стоимость оказываемых услуг, порядок расчетов за услуги и способы оплаты этих услуг, а также ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств. На основании этого договора перевозчику со стороны владельца инфраструктуры могут быть оказаны следующие услуги: предоставлены права на использование принадлежащих владельцу инфраструктуры железнодорожных путей, иных необходимых для осуществления перевозок объектов инфраструктуры; обеспечен доступ железнодорожного подвижного состава, принадлежащего перевозчику или привлеченного им для перевозок, на железнодорожные пути, являющиеся частью инфраструктуры; обеспечено управление движением поездов, в том числе согласование технических и технологических возможностей осуществления перевозок с владельцами инфраструктур, железными дорогами иностранных государств и организациями других видов транспорта; предоставлена возможность не связанного с перевозочным процессом нахождения порожних вагонов, принадлежащих перевозчику или привлеченных им для перевозок; заключение владельцами инфраструктур от имени перевозчика договоров на эксплуатацию или на подачу, уборку вагонов на железнодорожных путях необщего пользования; погрузка, выгрузка, хранение грузов и иные услуги.

Более того, согласно ст. 54 УЖТ РФ перевозчики на основании публичного договора с владельцами инфраструктур могут предусматривать передачу своих обязанностей по договорам на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, договорам на подачу и уборку вагонов, в том числе заключение указанных договоров, владельцам инфраструктур. В этом случае владельцы инфраструктур вступают во взаимоотношения с грузоотправителями, грузополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования по договорам об эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, договорам о подаче и уборке вагонов от имени перевозчика.

При таком подходе законодателя выходит, что стороной договоров об эксплуатации подъездных путей и о подаче, уборке вагонов во всех случаях должен признаваться перевозчик, в том числе не располагающий ни подъездными путями, ни локомотивной тягой. Что же касается владельца инфраструктуры, обладающего собственными локомотивами и подъездными путями общего пользования, то он может быть привлечен к исполнению обязательств перевозчика, вытекающих из договоров об эксплуатации подъездных путей и о подаче, уборке вагонов, и даже к заключению этих договоров (от имени перевозчика) с грузоотправителями и грузополучателями лишь в качестве лица, оказывающего услуги перевозчику по использованию принадлежащего ему хозяйства.

Исходя из этого строится структура договорных связей по обслуживанию подъездных путей необщего пользования применительно к различным конкретным ситуациям. Так, отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. При отсутствии у владельца этого железнодорожного пути своего локомотива подача и уборка вагонов, маневровая работа на железнодорожном пути осуществляется локомотивом, принадлежащим перевозчику (ст. 55 УЖТ РФ).

Подача и уборка вагонов, маневровая работа для грузоотправителей, грузополучателей, имеющих склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, регулируются договорами о подаче и уборке вагонов, заключаемыми перевозчиками с грузоотправителями или грузополучателями. Если

же речь идет о грузоотправителях, грузополучателях, не имеющих складов и погрузочно-разгрузочных площадок на не принадлежащих им железнодорожных путях необщего пользования, то в этом случае подача и уборка вагонов осуществляются по договору, заключаемому соответственно между грузоотправителями, грузополучателями, перевозчиком и владельцем такого железнодорожного пути необщего пользования (ст. 56 УЖТ РФ).

Как видим, во всех приведенных случаях так называемый владелец инфраструктуры, к подъездным путям которого примыкают подъездные пути грузоотправителей (грузополучателей), не является стороной договоров об эксплуатации соответствующих подъездных путей необщего пользования и о подаче, уборке вагонов. В то же время исполнение обязательств, вытекающих из договоров, невозможно без участия владельца инфраструктуры, его подъездных путей общего пользования, локомотивов, погрузочно-разгрузочных площадок, выставочных путей.

Предполагаемое фактическое участие владельца инфраструктуры в отношениях по обслуживанию железнодорожных подъездных путей необщего пользования, принадлежащих организациям - грузоотправителям и грузополучателям, обеспечивается путем заключения им договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры с перевозчиком, который, в свою очередь, вынужден заключать договоры об эксплуатации подъездных путей необщего пользования и о подаче и уборке вагонов с грузоотправителями и грузополучателями.

Такая структура договорных связей абсолютно иррациональна. Создается впечатление, что здесь все поставлено с ног на голову. Ведь перевозчик, не располагая подъездными путями общего пользования и даже собственным локомотивом, как это предусмотрено ст. 12 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", ни в коей мере не привязан к конкретным ветевладельцам-грузоотправителям и грузополучателям. Его роль исчерпывается доставкой пассажиров и грузов в пункты назначения.

Гораздо более логично выглядела бы ситуация, когда бы владелец инфраструктуры, обладающий необходимым технологическим комплексом, включая железнодорожные подъездные пути общего пользования, к которым примыкают подъездные пути организаций - грузоотправителей и грузополучателей, заключал с последними (от своего имени) договоры об эксплуатации соответствующих подъездных путей и о подаче, уборке вагонов. Целесообразно было бы также возложить на владельцев инфраструктуры обязанность заключать от имени грузоотправителей договоры перевозки грузов с перевозчиками и получать вагоны и контейнеры, доставленные на станцию назначения (принадлежащую опять же владельцу инфраструктуры) в адрес грузополучателей от имени последних. Такая схема взаимоотношений с перевозчиками в наибольшей степени соответствовала бы правовому положению владельца инфраструктуры, который должен иметь соглашения со всеми владельцами сопредельных инфраструктур и, помимо всего прочего, обеспечивать диспетчерское управление перевозочным процессом.

Именно владельцы инфраструктур в состоянии оптимальным образом удовлетворить потребности организаций - владельцев железнодорожных подъездных путей необщего пользования в обслуживании указанных подъездных путей. Что же касается перевозчиков, в качестве которых теперь вправе выступать всякое юридическое лицо или предприниматель, располагающие соответствующими лицензиями, а также владеющие на законном основании подвижным составом, то они должны обеспечивать собственно перевозку грузов на конкурентной основе.

Избранная законодателем схема обслуживания подъездных путей необщего пользования приведет к тому, что ни перевозчик, ни владелец инфраструктуры не будут заинтересованы в

организации эффективного обслуживания организаций, владеющих указанными подъездными путями. Более того, такая схема может привести к дестабилизации соответствующих правоотношений. Ведь теперь перевозчики - обычные субъекты рыночного оборота (коммерческие организации и индивидуальные предприниматели), подверженные риску несостоятельности и банкротства, с которыми невозможно строить отношения на долгосрочной основе.

Более всего угнетает то обстоятельство, что, регулируя порядок заключения договоров об эксплуатации железнодорожных подъездных путей и о подаче, уборке вагонов, а также содержание вытекающих из них обязательств, законодатель не учитывает им же самим измененного правового положения перевозчиков, что делает весьма затруднительным выполнение последними соответствующих правовых норм.

К примеру, согласно ст. 64 УЖТ РФ договоры об эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования и договоры о подаче и уборке вагонов заключаются не более чем на пять лет. В отличие от ранее действовавшего порядка, когда, несмотря на истечение срока действия договора об эксплуатации железнодорожных подъездных путей, стороны должны были руководствоваться его условиями вплоть до заключения нового договора, теперь при заключении договора до разрешения спорных вопросов все отношения владельца этого подъездного пути и перевозчика могут регулироваться ранее заключенным договором лишь при том условии, что стороны достигли соглашения о продлении срока его действия. Это означает, что сознательно допускаются ситуации, когда и юридически, и фактически прерываются отношения по обслуживанию организаций - владельцев подъездных путей необщего пользования (например, при отсутствии согласия перевозчика на пролонгацию ранее заключенного договора).

Заключение нового договора об эксплуатации железнодорожного подъездного пути необщего пользования и договора о подаче и уборке вагонов требуется также в случае изменения владельца указанного подъездного пути или грузоотправителя, грузополучателя, которые имеют склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожном пути необщего пользования, принадлежащем владельцу инфраструктуры. И в этом случае какое-то время до заключения нового договора новый владелец железнодорожного подъездного пути необщего пользования или грузоотправитель, грузополучатель лишается возможности получать услуги перевозчика по эксплуатации подъездного пути, подаче и уборке вагонов.

Содержащиеся в УЖТ РФ нормы, определяющие содержание обязательств, вытекающих из договоров об эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования и договоров о подаче и уборке вагонов, также игнорируют изменившийся статус и возможности перевозчика, в роли которого могут выступать организации и индивидуальные предприниматели, не владеющие железнодорожными путями общего пользования, грузовым хозяйством и даже собственными локомотивами. Так, в соответствии со ст. 58 УЖТ РФ договоры об эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования и договоры о подаче и уборке вагонов должны учитывать технологию функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает соответствующий железнодорожный путь необщего пользования, и технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях - единые технологические процессы, порядок разработки и утверждения которых устанавливаются правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Указанными договорами устанавливается порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожном пути необщего пользования, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, а также технологические нормы погрузки грузов в

вагоны и выгрузки грузов из вагонов.

Очевидно, что такого рода обязательства может нести лишь организация, обладающая железнодорожными путями общего пользования, грузовым хозяйством и собственными локомотивами, т.е. владелец соответствующей инфраструктуры общего пользования. Именно владелец инфраструктуры должен непосредственным образом оказывать услуги организациям - владельцам железнодорожных путей необщего пользования, грузоотправителям и грузополучателям по эксплуатации подъездных путей, подаче и уборке вагонов, а не перевозчику - по использованию соответствующей инфраструктуры.

Глава VII. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПОДАЧЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПРЕДЪЯВЛЕНИЮ ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ

1. Понятие и основания возникновения обязательств

В современном транспорте законодательстве используются различные договорные модели для регулирования правоотношений, связанных с доставкой груза в пункт назначения. По общему правилу указанные правоотношения опосредуются договором перевозки конкретного груза, который по определению является реальным договором, что нашло отражение в определении договора перевозки груза, содержащемся в ГК. Согласно ст. 785 ГК под договором перевозки груза понимается такой договор, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем (т.е. фактически переданный последним) груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу.

Вместе с тем в морском праве наряду с реальным договором традиционной является и консенсуальная модель договора морской перевозки груза, что закреплено в действующем сегодня КТМ. Согласно ст. 115 (п. 1) КТМ по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, и выдать его управомоченному на получение груза лицу. По этому поводу А.С. Калпин указывает: "В ст. 785 ГК говорится об обязанности перевозчика доставить вверенный, т.е. ранее переданный, врученный ему отправителем груз. Ясно, что в этом случае договор перевозки груза конструируется как реальный, т.е. такой, для заключения которого, помимо соглашения сторон, требуется передать груз перевозчику. Между тем договор фрахтования судна (чартер) не может быть признан реальным. Договор перевозки второго вида, т.е. перевозки по коносаменту, также не всегда является реальным. Следовательно, договор морской перевозки груза может быть как консенсуальным, т.е. таким, для заключения которого достаточно соглашения сторон, так и реальным" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 189 - 190.

Однако в любом случае всякая перевозка груза (в том числе и по реальному договору) начинается с исполнения обязательств по подаче перевозчиком транспортных средств и предъявлению грузоотправителем соответствующего груза, предназначенного к перевозке. В современной юридической литературе правовая природа данного обязательства определяется по-

разному. Нам уже приходилось отмечать, что данное обязательство во всех случаях имеет договорную основу. Б.И. Пугинский предлагает именовать указанные правоотношения как обязательства по объемам перевозок, он пишет: "Обязательства по объемам перевозок представляют собой самостоятельный вид обязательств с собственным содержанием и ответственностью. По такому обязательству перевозчик обязуется предоставить транспортные средства (вагоны, контейнеры, автомобили и т.п.) в согласованных объемах и в сроки, а грузоотправитель обязуется погрузить соответствующее количество груза или передать груз перевозчику для погрузки его силами... Транспортными уставами и кодексами предусмотрена высокая штрафная ответственность сторон за невыполнение обязательств по объемам перевозок. Перевозчик отвечает за неподачу транспортных средств, а грузоотправитель - за неиспользование поданных транспортных средств" <*>.

<*> Пугинский Б.И. Коммерческое право России. М., 2000. С. 247.

Соглашаясь с существом позиции, высказанной Б.И. Пугинским, добавим к этому лишь то, что, на наш взгляд, термин "обязательства по объемам перевозок" не в полной мере отражает содержание соответствующего правоотношения, возникающего между перевозчиком и грузоотправителем, в особенности если речь идет об обязательстве, предшествующем разовой перевозке конкретного груза (например, автомобильная перевозка на основе разового заказа). Видимо, более адекватным соответствующему правоотношению будет использование понятия "обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке". Такие обязательства действительно предшествуют всяким перевозкам - как разовым, так и осуществляемым на систематической основе. При этом необходимо учитывать не только количественные, но и качественные параметры указанных обязательств: надлежащее исполнение данных обязательств перевозчиком предполагает подачу транспортных средств не только в необходимом количестве, но и технически исправных, пригодных для перевозки данного груза, а со стороны грузоотправителя, помимо предъявления груза в согласованном объеме, требуется осуществить надлежащую подготовку груза к перевозке - упаковку, обеспечение тарой и т.п., равно как правильную укладку и крепление груза на подвижном составе.

Основания возникновения обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке названы в ст. 791 ГК, согласно которой перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Таким образом, источником обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке могут служить: договор об организации перевозок, договор перевозки или принятая перевозчиком заявка (заказ) грузоотправителя.

В договоре об организации перевозок грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке. Из этого договора возникает обязанность перевозчика принимать, а грузовладельца - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме (ст. 798 ГК). Сферы применения данного договора ограничена отношениями, складывающимся между перевозчиком и грузовладельцем при систематических перевозках грузов, которые носят долгосрочный характер. Правда, все транспортные уставы и кодексы устанавливают, что данный договор заключается по соглашению сторон и не носит обязательного характера, а также подчеркивают то обстоятельство, что заключение сторонами договора об организации перевозок

грузов не освобождает грузовладельца и перевозчика от необходимости соблюдать установленный порядок подачи и согласования заявок (заказов) на перевозку конкретных партий грузов. Вместе с тем, думается, при наличии договора об организации перевозок грузов действия сторон по подаче и согласованию соответствующих заявок (заказов) представляют собой не самостоятельное основание возникновения обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, а по существу - исполнение договора об организации перевозок грузов. Ведь в самом договоре об организации перевозок грузов могут быть установлены порядок и сроки подачи заявок (заказов), а также ответственность и иные последствия нарушения соответствующих условий договора. Кроме того, именно в договоре об организации перевозок (а не в заявке) должны регулироваться вопросы, связанные с режимом работы перевозчика и организации, отправляющей (получающей) грузы; выделением представителей сторон, имеющих право подписи соответствующих заявок и право их рассмотрения и принятия; определением типов подаваемых транспортных средств, соответствующих специфическим свойствам отправляемых грузов, и т.п. При наличии договора об организации перевозок грузов с такими условиями действия сторон по подаче и принятию заявок (заказов) на перевозку конкретных партий грузов в рамках согласованных объемов перевозки действительно составляют один из элементов предмета этого договора.

Что касается договора перевозки груза, то он может служить основанием возникновения обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза лишь в том случае, если он носит консенсуальный характер. Реальный договор перевозки конкретного груза, как известно, вступает в силу лишь с момента передачи груза его владельцем перевозчику, а следовательно, действия сторон по подаче транспортных средств и предъявлению груза остаются за пределами сферы его действия. Примером договора перевозки груза как основания возникновения обязательства по подаче транспортного средства и предъявлению груза к перевозке может служить договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер). Чартер является консенсуальным договором, который должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, места назначения и направления груза, а также иные условия и оговорки, которые включаются в чартер по соглашению сторон.

Поданная грузовладельцем и принятая перевозчиком заявка (заказ) на перевозку конкретной партии груза может быть признана самостоятельным основанием возникновения обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза лишь в том случае, если соответствующие действия сторон осуществляются не на основе (и не во исполнение) заключенного между ними договора об организации перевозок грузов. При этом, как уже подчеркивалось ранее, подача заявок или заказа (оферта) и его принятие перевозчиком (акцепт) представляют собой действия сторон по заключению договора о подаче транспортных средств.

Порядок подачи грузовладельцем заявки и ее рассмотрения транспортной организацией по традиции, сохранившейся с советских времен, регламентируется транспортным законодательством путем установления жестких императивных норм, что в условиях рыночных отношений представляется не вполне оправданным. Правда, и при таком правовом регулировании остается немало вопросов, которые могут решаться по соглашению сторон.

На железнодорожном транспорте перевозки грузов по железным дорогам осуществляются в соответствии с заявками на перевозки грузов, которые представляются грузоотправителями в управления железных дорог отправления грузов не менее чем за 10 дней до начала перевозок грузов, а также не менее чем за 15 дней до начала перевозок грузов, направляемых на экспорт, и перевозок

грузов в прямом смешанном сообщении. Однако по просьбам грузоотправителей при возникновении необходимости срочных перевозок грузов железные дороги могут устанавливать иные, чем предусмотренные ст. 11 УЖТ РФ, сроки представления заявок на перевозки грузов в пределах одной железной дороги самостоятельно, а в пределах нескольких или всех железных дорог (прямое сообщение), на экспорт и в прямом смешанном сообщении по согласованию с министерством путей сообщения. Исключения составляют перевозки грузов, предназначенных для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, осуществляемые железными дорогами по мере предъявления таких грузов.

Заявка на перевозку грузов представляется грузоотправителем в управление железной дороги в трех экземплярах с указанием объема перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой с распределением по родам грузов, железным дорогам назначения и датам погрузки, а на перевозку грузов в пределах железной дороги отправления - с распределением по родам грузов, железнодорожным станциям назначения и датам погрузки.

Срок на рассмотрение заявки грузоотправителя на перевозку грузов в прямом сообщении составляет два дня, на перевозку грузов, направляемых на экспорт, или на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении - 10 дней. В пределах этих сроков управление железной дороги должно сообщить грузоотправителю о ее принятии или возвратить заявку с обоснованием отказа. Правда, как верно замечает Т.Е. Абова, "железная дорога является публичным перевозчиком, она не вправе произвольно отказываться от принятия заявки. Основанием к отказу может быть несоответствие заявки предъявленным к ней требованиям, ее представление с нарушением установленных сроков, другие веские причины, влекущие объективную невозможность выполнения дорогой данной заявки" <*>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. М., 1998. С. 30.

В случае принятия железной дорогой заявки на перевозку грузов один экземпляр заявки с отметкой о ее принятии направляется грузоотправителю, другой - начальнику железнодорожной станции отправления. Далее начальник железнодорожной станции отправления не позднее чем за три дня до начала выполнения заявки на перевозку грузов совместно с грузоотправителем уточняет количество необходимых для подачи вагонов, контейнеров по дням, родам грузов и железным дорогам. Указанные данные заносятся в учетную карточку, которую подписывают начальник железнодорожной станции и грузоотправитель по окончании каждых отчетных суток и которая служит документом, удостоверяющим исполнение обязательств железной дороги по подаче вагонов, контейнеров и грузоотправителя - по предъявлению грузов.

Соглашением сторон (по просьбе грузоотправителя) могут разрешаться следующие вопросы: о внутристанционных перевозках грузов, т.е. о перевозках, осуществляемых в пределах одной железнодорожной станции; о замене предусмотренного заявкой на перевозку грузов крытого подвижного состава открытым подвижным составом, если перевозка грузов в открытом подвижном составе допускается правилами перевозок грузов, а также о замене открытого подвижного состава другим; о замене предусмотренных заявками на перевозки грузов железных дорог назначения и железнодорожных станций назначения.

Судебно-арбитражная практика придает принципиальное значение соблюдению грузоотправителем порядка и сроков подачи заявки на перевозку грузов. В Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" (п. 6) имеется следующее разъяснение. В ст. 18 ТУЖД предусмотрены сроки и порядок представления заявок на перевозку грузов и сроки их рассмотрения железной дорогой. По смыслу данной статьи железная дорога вправе отказать в принятии заявки, поданной с нарушением порядка и сроков ее представления.

При принятии железной дорогой заявки, поданной с нарушением порядка и сроков, либо несообщении дорогой грузоотправителю в установленный срок об отказе в принятии такой заявки последующие ссылки железной дороги на нарушения грузоотправителем порядка и сроков представления заявки арбитражным судам принимать не следует.

Если погрузка грузов в поданный железной дорогой подвижной состав осуществляется не на местах общего пользования, а на железнодорожном подъездном пути, основанием возникновения обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза следует признать сложный юридический состав, состоящий из двух элементов: во-первых, поданной грузоотправителем и принятой железной дорогой заявки на перевозку грузов, удостоверяющей обязательства сторон в части количества подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров и объемов грузов, предъявляемых к перевозке; во-вторых, договора об эксплуатации железнодорожного подъездного пути или о подаче и уборке вагонов, определяющего порядок и сроки подачи вагонов, а также их использования грузоотправителем - владельцем (пользователем) железнодорожного подъездного пути.

Нельзя не отметить, что процесс реформирования железнодорожного транспорта сопровождается значительным усложнением правоотношений, опосредующих подачу и согласование заявки на перевозку грузов. Теперь перевозчик, получивший заявку грузоотправителя, обязан направить эту заявку для согласования владельцу инфраструктуры. Владелец инфраструктуры рассматривает представленные перевозчиком заявки грузоотправителей, в необходимых случаях согласовывает их с другими владельцами инфраструктур, организациями иных видов транспорта, железными дорогами иностранных государств и возвращает заявку перевозчику с отметкой о результате согласования. При этом владелец инфраструктуры вправе отказать перевозчику в согласовании заявки в следующих случаях: отсутствия между ними договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры; отказа организаций смежных видов транспорта в согласовании заявки; отказа железных дорог иностранных государств в согласовании заявки; отказа других владельцев инфраструктур в согласовании заявки; введения прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту их следования; обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки. В подобных ситуациях владелец инфраструктуры возвращает перевозчику заявку с указанием причин отказа, а последний должен вернуть ее грузоотправителю. Отказ в приеме и согласовании заявки может быть обжалован в судебном порядке (ст. 11 УЖТ РФ).

Как видим, среди оснований к отказу в согласовании заявки грузоотправителя на перевозку груза как со стороны перевозчика, так и со стороны владельца инфраструктуры имеется немало обстоятельств, ни в коей мере не связанных с действиями самого грузоотправителя. Расширение круга законодательно установленных оснований к отказу грузоотправителям в удовлетворении их заявок на перевозку грузов не будет способствовать развитию имущественного оборота. Данное обстоятельство в сочетании с всевластием владельцев инфраструктур, выступающих в роли

"услугодателей" по отношению к перевозчикам, характеризуется направленностью исключительно на обеспечение монопольных интересов указанных организаций железнодорожного транспорта.

На морском транспорте при перевозке груза по коносаменту основанием возникновения обязательств по подаче судна и предъявлению груза может служить особый документ - погрузочный ордер, который является поручением на отгрузку экспортных, транзитных и реэкспортных грузов. В случае согласия перевозчика (или его агента) с предложением грузоотправителя выписывается коносамент, что можно рассматривать как согласие перевозчика на заключение договора на условиях погрузочного ордера. Кроме того, нередко используется система регистрации партии груза в порту (т.е. бронирование места на судне), когда договор заключается путем подписания специального документа - букинг-нота, содержащего существенные условия морской перевозки груза на линейном судне. Предложение забронировать место на линейном судне может быть также направлено отправителем непосредственно перевозчику (или его агенту) и принято последним <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 197.

2. Исполнение обязательств

Исполнение обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке предполагает совершение его сторонами (грузоотправителем и перевозчиком) определенных действий с соблюдением требований, предъявляемых транспортным законодательством.

Перевозчик обязан в установленный (согласованный) срок подать грузоотправителю исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза, и в достаточном количестве.

Например, в соответствии со ст. 20 УЖТ РФ железная дорога обязана подавать под погрузку исправные, внутри и снаружи очищенные, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретных грузов вагоны, контейнеры со снятыми приспособлениями для крепления, за исключением несъемных. Техническая исправность вагонов, контейнеров во всех случаях определяется и обеспечивается железной дорогой.

Такое качество подвижного состава, как его пригодность в коммерческом отношении, расшифровывается в УЖТ РФ (ст. 20) как определенное состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретных грузов, а также отсутствие внутри них постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние груза при погрузке, выгрузке и в пути следования, особенности внутренних конструкций кузовов, контейнеров. Пригодность вагонов, контейнеров в коммерческом отношении может определяться лишь применительно к конкретным грузам (при условии, что указанные вагоны, контейнеры технически исправны).

Обязанности по определению пригодности вагонов в коммерческом отношении для перевозки конкретного груза возлагаются на грузоотправителя или железную дорогу в зависимости от того, кто из них осуществляет погрузку грузов в указанные вагоны. Коммерческая пригодность контейнеров во всех случаях определяется грузоотправителем.

Если грузоотправителем выявляется, что поданные железной дорогой вагоны, контейнеры

непригодны в коммерческом отношении для перевозки конкретного груза, он вправе отказаться от указанных вагонов, контейнеров. Факт коммерческой непригодности вагонов под перевозку груза должен быть удостоверен актом общей формы, который подписывается представителями грузоотправителя и железной дороги. В этом случае железная дорога обязана подать взамен вагонов, от которых отказался грузоотправитель, исправные вагоны, пригодные для перевозки соответствующих грузов.

Правила об определении технической исправности вагонов, контейнеров и их коммерческой пригодности для перевозки конкретного груза имеют решающее значение в случае утраты, недостачи, повреждения или порчи перевозимого груза, если причиной этого явились техническая неисправность или коммерческая непригодность соответствующих вагонов, контейнеров. В качестве примера можно привести следующие разъяснения, содержащиеся в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации".

В соответствии со ст. 27 ТУЖД (в УЖТ РФ - ст. 20) железная дорога обязана подавать под погрузку вагоны и контейнеры исправные, внутри и снаружи очищенные, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретных грузов, со снятыми приспособлениями, за исключением несъемных.

Поэтому, если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность должна нести железная дорога. Она может быть освобождена от ответственности, если докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело, а также в случае представления доказательств, подтверждающих, что неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя.

Погрузка грузоотправителем грузов в поданные железной дорогой технически неисправные вагоны, контейнеры не освобождают ее от ответственности за несохранность груза.

Пригодность вагонов, контейнеров в коммерческом отношении для перевозки конкретных грузов определяется грузоотправителем, если погрузка осуществляется им. Понятие коммерческой пригодности содержится в ст. 27 ТУЖД. Грузоотправитель вправе отказаться от вагонов, контейнеров, непригодных для перевозки конкретных грузов, а железная дорога обязана подать взамен исправные, пригодные для перевозки этих грузов вагоны, контейнеры.

Если при перевозке произошла утрата, недостача, повреждение (порча) груза вследствие того, что он был погружен грузоотправителем в коммерчески непригодный вагон (контейнер), от погрузки в который грузоотправитель не отказался, железная дорога может быть освобождена арбитражным судом от ответственности за несохранность этого груза. Грузоотправитель может быть освобожден от ответственности только в случае, когда докажет вину железной дороги в недостаче, утрате, повреждении (порче) груза <*>.

<*> Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 1999. N 1. С. 11.

Правда, последнее разъяснение, касающееся возможности освобождения железной дороги от ответственности за несохранность грузов в случае, когда грузоотправитель не отказался от вагона

(контейнера), непригодного для перевозки данных грузов, вызывает некоторые сомнения. Дело в том, что в той же ст. 27 ТУЖД (ст. 20 УЖТ РФ) установлена обязанность железной дороги подавать под погрузку не только технически исправные вагоны (контейнеры), но и годные для перевозки конкретных грузов. При таких обстоятельствах более правильным было бы применение принципа смешанной ответственности перевозчика и грузоотправителя.

Количество подаваемых вагонов, контейнеров должно соответствовать согласованному сторонами объему перевозимых грузов и виду отправки грузов. В частности, Правилами приема грузов к перевозке на железнодорожном транспорте, утвержденными Приказом Министерства путей сообщения РФ от 9 декабря 1999 г. N 42Ц <*>, предусмотрено, что перевозки грузов могут осуществляться повагонными, контейнерными, мелкими, групповыми и маршрутными отправками (п. 2 Правил).

<*> Российская газета. 2000. 8 июня.

Повагонной отправкой считается предъявляемый к перевозке по одной транспортной железнодорожной накладной груз, для перевозки которого требуется предоставление отдельного вагона; при тех же условиях контейнерной отправкой считается груз, для транспортировки которого требуется один контейнер; мелкой отправкой признается груз, для перевозки которого не требуется отдельный вагон или контейнер; под групповой отправкой понимается такой груз, для перевозки которого необходимо более одного вагона, но менее маршрутной отправки; маршрутной отправкой считается предъявляемый к перевозке по одной накладной груз, для перевозки которого требуется предоставление вагонов в количестве, соответствующем нормам, установленным для маршрутов по массе и длине. Выделяется также так называемая сборная повагонная отправка, под которой понимается предъявляемый по одной накладной груз разных наименований в адрес одного грузополучателя.

В соответствии со ст. 18 УЖТ РФ грузоотправители обязаны подготавливать грузы для перевозок таким образом, чтобы обеспечить безопасность движения, сохранность грузов, вагонов, контейнеров. В частности, грузы в целях предохранения их от повреждения, порчи, утраты и недостачи, а также для предотвращения загрязнения и засорения подвижного состава, железнодорожного полотна и окружающей природной среды должны предъявляться к перевозке в упакованном виде с применением транспортной тары, соответствующей стандартам и техническим условиям. Предъявляемые к перевозке тарные и штучные грузы должны иметь соответствующую транспортную маркировку.

Обязанности по погрузке грузов в вагоны и контейнеры распределяются между железной дорогой и грузоотправителями следующим образом. В местах общего пользования погрузка осуществляется железной дорогой за исключением некоторых категорий грузов, обязанность по погрузке которых возлагается на грузоотправителя: опасных и скоропортящихся грузов; сырых продуктов животного происхождения; груза, масса одного места которого превышает 0,5 т и который перевозится в крытом вагоне; негабаритных грузов; грузов, перевозимых наливом, насыпью и навалом, в специализированном подвижном составе, в сопровождении представителей грузоотправителей или грузополучателей. Если погрузка осуществляется в местах необщего пользования (например, на железнодорожных подъездных путях), обязанности по погрузке грузов в поданные вагоны возлагаются на грузоотправителей. Погрузка грузов в контейнеры, как в местах

общего пользования, так и в местах необщего пользования, во всех случаях осуществляется грузоотправителями (ст. 21 УЖТ РФ).

Погрузка, размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах должны обеспечивать безопасность движения поездов, возможность механизации погрузочно-разгрузочных работ, сохранность грузов, вагонов и контейнеров. Необходимые для погрузки, крепления и перевозки грузов оборудование, материалы, средства пакетирования и иные приспособления предоставляются грузоотправителями. Установка таких приспособлений при погрузке и снятие их при выгрузке проводятся грузоотправителями, грузополучателями или железной дорогой в зависимости от того, кем осуществляются погрузка и выгрузка. Сведения об установке приспособлений грузоотправителями указываются в транспортных железнодорожных накладных, и такие приспособления выдаются грузополучателям вместе с грузом.

При предъявлении грузов к перевозке грузоотправитель должен указать в транспортной железнодорожной накладной их массу, а в отношении тарных и штучных грузов - также количество грузовых мест. При этом не допускается определение массы груза расчетным путем, посредством обмера грузов, если их погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение их допустимой грузоподъемности.

Обязанности по определению массы груза распределяются между грузоотправителями и железной дорогой в зависимости от того, где осуществляется погрузка грузов в вагоны. В случаях, когда погрузка производится в местах необщего пользования, масса грузов определяется грузоотправителем. При отсутствии у грузоотправителя вагонных весов масса груза может быть определена на весах железной дороги с уплатой специального сбора за взвешивание грузов. Общая масса груза в вагоне, контейнере, предъявляемого к перевозке по одной накладной, определяется путем взвешивания либо суммирования массы, указанной на каждом грузовом месте согласно трафарету, по стандартной массе, а также расчетным путем и посредством обмера. Масса грузов, перевозимых в контейнерах, определяется грузоотправителем во всех случаях при погрузке в местах как общего, так и необщего пользования.

Если погрузка грузов в вагоны осуществляется в местах общего пользования, обязанности по определению массы грузов возлагаются на железную дорогу. В практике арбитражных судов учитывается, что в соответствии со ст. 32 ТУЖД (в УЖТ РФ - ст. 26) определение массы груза производится железной дорогой при погрузке в местах общего пользования независимо от того, кто производил погрузку груза в вагон - дорога или грузоотправитель. Поэтому железная дорога не может отказываться от определения массы груза при погрузке его в местах общего пользования со ссылкой на отсутствие весов и иные обстоятельства. В этом случае за взвешивание грузов грузоотправитель уплачивает железной дороге сборы, указанные в тарифном руководстве <*>.

<*> См. п. 9 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18.

Для взвешивания грузов железные дороги в местах общего пользования и грузоотправители (грузополучатели) в местах необщего пользования должны иметь необходимое количество весовых приборов, которые подлежат обязательной проверке и клеймению в порядке, определяемом органами государственного стандарта.

Способ определения массы груза, а также кем это было осуществлено, должны найти отражение в транспортной железнодорожной накладной.

Обязательства по подаче вагонов, контейнеров являются возмездными. В соответствии со ст. 44 ТУЖД (ст. 39 УЖТ РФ) за время нахождения у грузоотправителей, грузополучателей вагонов (контейнеров) либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузоотправителей, грузополучателей, они вносят железным дорогам почасовую плату (плату за пользование вагонами, контейнерами). В Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 по этому поводу имеется разъяснение, согласно которому в соответствии со ст. 50, 84, 114 ТУЖД за задержку вагонов, контейнеров, цистерн, цементовозов, бункерных полувагонов, минераловозов и других специализированных вагонов взыскивается штраф в установленном размере. Взыскание платы за пользование вагонами сверх этого штрафа ТУЖД не предусмотрено.

В других случаях за пользование вагонами, контейнерами с грузоотправителя, грузополучателя в соответствии с ТУЖД взимается только плата за пользование этими вагонами, контейнерами. Статьей 7 ТУЖД предусмотрено, что порядок исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и сборов утверждается в порядке, установленном Правительством РФ. В настоящее время Постановлением Правительства РФ от 3 сентября 1998 г. N 1029 "О правилах исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте" <*> определен порядок исчисления и утверждения ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте. Министерству путей сообщения РФ и железным дорогам не предоставлено право утверждать такие ставки.

<*> СЗ РФ. 1998. N 36. Ст. 4527.

Правда, одна из новелл, содержащихся в ст. 39 УЖТ РФ, ставит под сомнение существующую систему централизованно установленных ставок платы за пользование вагонами и контейнерами на железнодорожном транспорте. Речь идет о положении, согласно которому размер платы за пользование вагонами, контейнерами определяется договором, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Дело в том, что гражданское законодательство, как известно, состоит из ГК и принятых в соответствии с ним иных федеральных законов, регулирующих гражданско-правовые отношения (к числу которых бесспорно принадлежат отношения, связанные со взиманием платы за пользование вагонами и контейнерами), и не включает в себя так называемые правовые акты, в том числе постановления Правительства Российской Федерации (п. 2 ст. 3 ГК).

Вместе с тем приведенное правило определения размера платы за пользование вагонами и контейнерами, допускающее произвольное установление ставки такой платы по усмотрению сторон конкретного договора, неверно по существу. Подача вагонов и контейнеров под погрузку и разгрузку грузоотправителям, грузополучателям осуществляется перевозчиком в рамках публичного договора, подпадающего под действие правовой нормы, согласно которой цена товаров, работ, услуг, а также иные условия публичного договора устанавливаются одинаковыми для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом и иными правовыми актами допускается предоставление льгот

для отдельных категорий потребителей (п. 2 ст. 426 ГК).

Наиболее полно и детально регулируются обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению груза применительно к морским перевозкам. В КТМ данному вопросу специально посвящен § 2 гл. VIII "Подача судна и погрузка груза". Правила, регламентирующие обязательства сторон по подаче судна и погрузке груза, сформулированы дифференцированно, применительно к каждому из двух видов договора морской перевозки: с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) и без такого условия (договор перевозки груза по коносаменту, как правило, в линейном сообщении).

Перевозчик во всех случаях обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза. При этом перевозчик не несет ответственности за немореходное состояние судна, если докажет, что оно было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками) (ст. 124 КТМ).

Требования, предъявляемые к мореходному состоянию судна, включают в себя прежде всего его техническую годность. Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания; это удостоверяется свидетельством о годности к плаванию, которое выдается соответствующим органом технического надзора (ст. 23 КТМ). Судно должно иметь также надлежащее снаряжение: запасы воды, продовольствия, запасные части и т.п. Для безопасного плавания в конкретном районе на борту судна должны быть соответствующие карты и навигационные пособия. В соответствии со ст. 53 КТМ каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для: обеспечения безопасности плавания судна, защиты морской среды; выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна; недопущения перегрузки членов экипажа судна работой. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, выдается соответственно капитаном морского торгового порта и капитаном морского рыбного порта, которыми осуществлена регистрация судна.

Определенные требования предъявляются и к грузовым помещениям судна: они должны быть в состоянии, обеспечивающем надлежащий прием, перевозку и сохранность груза. Как подчеркивает Г.Г. Иванов, "годность судовых грузовых помещений следует понимать в том смысле, что они могут обеспечить перевозку груза, предусмотренного договором. Например, если судно подается для перевозки зерна, то трюмы должны быть чистыми, обработанными во избежание заражения вредителями, а при перевозке скоропортящегося груза холодильные камеры не должны содержать посторонних запахов, люковые закрытия должны обеспечивать герметичность и т.д." <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 213.

Мореходное состояние судна (в абсолютном смысле) должно быть достигнуто не на момент подачи судна под погрузку, а к началу рейса (п. 1 ст. 124 КТМ). Данное обстоятельство означает, что отдельные работы по устранению недостатков судна, не препятствующих осуществлению погрузки

груза на его борт, могут осуществляться перевозчиком, в том числе с привлечением специалистов, вплоть до начала рейса, т.е. до отхода от причала или снятия с рейда.

В юридической литературе отмечалось также, что "на перевозчике не лежит абсолютная обязанность по приведению судна в мореходное состояние. Он должен лишь проявить должную заботливость, чтобы достичь указанного результата. Современное морское судно является сложным инженерным сооружением, и сам перевозчик не в состоянии обеспечить приведение судна в мореходное состояние. Поэтому во многих случаях он нанимает компетентных лиц, которые и осуществляют возложенные на перевозчика обязанности. Все эти лица при исполнении обязанностей, порученных им перевозчиком, также должны проявлять должную заботливость, и ответственность за их упущения будет нести перевозчик" <*>. Другое дело, что на перевозчика во всех случаях возлагается бремя доказывания того обстоятельства, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении должной заботливости со стороны перевозчика.

<*> Там же. С. 214 (автор соответствующего Комментария - Г.Г. Иванов).

Применительно к отношениям по чартеру на перевозчика возлагается обязанность подать судно в указанный в чартере порт погрузки или в указанный фрахтователем порт в соответствии с условиями чартера. При этом фрахтователь должен указать безопасный порт погрузки. Вместе с тем в случае, если порт погрузки не указан фрахтователем или указан им несвоевременно либо указан порт погрузки, не являющийся безопасным, перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков (ст. 126 КТМ). Как отмечается в юридической литературе, требования, которым должен отвечать "безопасный порт", подразделяются на навигационные, санитарные и политико-правовые. "Под навигационными требованиями понимается то, что безопасный порт должен защищать суда от разрушительного действия явлений метеорологического характера, а также должен быть безопасным во всех структурных элементах, надлежащим образом оборудован и оснащен. Санитарные требования безопасности порта предполагают, что в районе расположения порта отсутствуют эпидемии. Отсутствие войн, восстаний, этнических столкновений, забастовок, возможности политических преследований членов экипажа, запрещений выгрузки груза и опасности его конфискации составляет политико-правовые требования безопасности порта" <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 218 (автор соответствующего Комментария - А.Г. Калпин).

По-разному применительно к двум видам договора морской перевозки определяется такой элемент обязательств по подаче судна и его погрузке, как место погрузки судна. При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в указанное фрахтователем место погрузки груза. Фрахтователь должен указать безопасное и пригодное для погрузки груза место, которое судно может достичь без опасностей, в котором оно может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом. В случае если фрахтователем указано место, непригодное для погрузки груза, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик может подать судно в

место погрузки груза, обычно используемое в данном порту. При таких обстоятельствах фрахтователь вправе потребовать, чтобы судно было поставлено в другое место погрузки груза за его счет.

При перевозке груза в линейном сообщении место погрузки груза определяется перевозчиком. Если погрузка груза проводится в необычном для данного порта месте погрузки, перевозчик обязан известить об этом отправителя (ст. 127 КТМ). Таким образом, в этом случае отправитель (в отличие от фрахтователя по чартеру) не наделен правом определять место погрузки груза (причал, место якорной стоянки и т.п.), к которому должно быть подано судно. Правда, место погрузки судна и в этом случае может быть определено договором.

Ряд обязанностей перевозчика, связанных с исполнением последнего обязательства подачи судна под погрузку, предусмотрен законодательством применительно только к такому виду договора морской перевозки грузов, как чартер. В частности, при перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в обусловленный чартером срок; при нарушении данной обязанности фрахтователь имеет право отказаться от договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков (ст. 128 КТМ). На перевозчика также возлагается обязанность в письменной форме уведомить фрахтователя о том, что судно готово или будет готово в определенное время к погрузке груза; такое уведомление может быть подано только в случае, если судно находится в порту погрузки или в обычном для данного порта месте ожидания. Если судно окажется не готовым к погрузке груза в указанное в уведомлении время, данное уведомление считается неподанным и убытки, причиненные в связи с этим фрахтователю, подлежат возмещению перевозчиком (ст. 129 КТМ).

При перевозке груза по чартеру на стороне фрахтователя лежит обязанность предъявить к перевозке согласованный груз и обеспечить его погрузку на борт судна в определенный срок. Указанный срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой (сталийное время), определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения - сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах начиная со следующего дня после подачи уведомления о готовности судна к погрузке груза. В сталийное время не включается время, в течение которого погрузка груза не производилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке. Если погрузка началась до начала течения сталийного времени, время, фактически затраченное на погрузку груза, засчитывается в сталийное время (ст. 130 КТМ). Изложенные правила в отношении сталийного времени применяются также при выгрузке груза в порту выгрузки.

По истечении сталийного времени соглашением сторон может быть предусмотрено дополнительное время ожидания (контрсталийное время). При отсутствии соглашения сторон (т.е. когда в чартере отсутствует условие о периоде контрсталии) продолжительность контрсталийного времени определяется сроками, обычно принятыми в порту погрузки (ст. 131 КТМ). Исчисление контрсталийного времени производится по иным правилам, нежели исчисление периода сталии: в контрсталийное время включаются воскресные и официально установленные праздничные дни, время, объявленное нерабочим в данном порту, а также перерывы в погрузке груза, вызванные непреодолимой силой или гидрометеорологическими условиями, создающими угрозу сохранности груза либо препятствующими его безопасной погрузке. Исключение составляет лишь время, в течение которого погрузка груза не осуществлялась по причинам, зависящим от перевозчика; указанное время не включается в контрсталийное время. В отличие от сталии контрсталийное время

подлежит оплате. Размер оплаты, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени (демередж), определяется соглашением сторон либо согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. При отсутствии соглашения сторон или обычно принятых ставок размер оплаты за простой судна исчисляется исходя из расходов на содержание судна и его экипажа.

Вместе с тем при чартерных перевозках наряду с дополнительной к фрахту платой за простой судна в период контрсталии соглашением сторон может быть установлено особое вознаграждение фрахтователю за окончание погрузки груза до истечения сталийного времени (диспач). При отсутствии такого соглашения размер диспача исчисляется в размере половины платы за простой судна (ст. 133 КТМ).

Истечение контрсталийного времени имеет для отправителя то последствие, что перевозчик получает право отправить судно в плавание, если даже весь условленный груз не был погружен на судно, при сохранении за перевозчиком права на получение полного фрахта. Перевозчик вправе также до истечения сталийного или контрсталийного времени отказаться от приема груза, который вследствие его предъявления с опозданием может быть погружен на судно надлежащим образом и без ущерба для остального груза только при задержке судна. Исключение составляют лишь случаи предоставления для перевозки груза всего судна, когда перевозчик не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания сталийного или контрсталийного времени, в том числе и при том условии, что принятие и укладка указанного груза могут задержать судно свыше установленного срока (ст. 134 КТМ).

В случаях, когда при перевозке груза по чартеру фрахтователю предоставлено все судно, перевозчик обязан по требованию фрахтователя отправить судно в плавание, несмотря на то что к моменту предъявления такого требования не весь груз будет погружен на борт судна. Выполнение такого требования фрахтователя не лишает перевозчика права на получение полного фрахта.

Еще одной обязанностью отправителя при морских перевозках грузов, как по чартеру, так и в линейном сообщении, является обеспечение надлежащей упаковки и маркировки груза. Согласно ст. 139 КТМ грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для обеспечения их полной сохранности при перевозках, должны предъявляться для перевозок в исправной таре и упаковке. Тара и упаковка, на которые установлены государственные стандарты или технические условия, должны им соответствовать. Отправитель обязан также надлежащим образом маркировать груз и представлять перевозчику необходимые сведения о нем. Если груз требует особого с ним обращения, отправитель обязан информировать перевозчика о свойствах груза и порядке обращения с ним.

В круг обязанностей отправителя включается также обязанность по своевременной передаче перевозчику всех требуемых в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами относящихся к грузу документов. Он несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов.

При перевозках грузов по внутренним водным путям обязательство перевозчика по подаче транспортных средств включает в себя его обязанность подавать суда и контейнеры в соответствии с принятой заявкой грузоотправителя и в состоянии, пригодном для перевозки предъявляемого груза. Подача судна под погрузку в состоянии, непригодном для перевозки конкретного груза, приравнивается к неподаче судна. В этом случае на перевозчика возлагается обязанность предоставить по требованию грузоотправителя судно, пригодное для перевозки предъявленного груза

(ст. 71 КВВТ).

Перевозчик обязан известить грузоотправителя (грузополучателя) о времени предстоящего прибытия судна в пункт погрузки (выгрузки) не позднее чем за 24 часа до прибытия судна, а о времени подачи судна под погрузку (выгрузку) - не позднее чем за шесть часов до подачи судна. Грузоотправитель (грузополучатель), получивший извещение о предстоящем прибытии судна, обязан заблаговременно (не позднее чем через два часа с момента извещения) указать место (причал), к которому должно быть подано судно.

Перевозчик должен подать судно к обусловленному с грузоотправителем (грузополучателем) месту погрузки или выгрузки груза, сообщив о подаче судна не позднее чем за шесть часов. В случае подачи судна без извещения или с нарушением установленных сроков к нормативному сроку погрузки (разгрузки) судна добавляется время продолжительностью шесть часов на подготовку к грузовым работам.

По общему правилу обязанность погрузки (разгрузки) судна возлагается на грузоотправителя (грузополучателя); иное может быть предусмотрено договором. Сроки погрузки (выгрузки) грузов исчисляются с момента подачи судна к причалу (ошвартовки). Нормативное время на погрузку (разгрузку) судна определяется в соответствии с судо-часовыми нормами и правилами их применения, утверждаемыми Министерством транспорта РФ. При невыполнении условий погрузки и размещения груза его погрузка может быть остановлена перевозчиком с оформлением соответствующего акта, который служит основанием для возмещения виновной стороной причиненных по этой причине убытков (ст. 73 КВВТ).

Обязательство грузоотправителя по предъявлению груза к перевозке по внутренним водным путям включает в себя его обязанность подготовить груз таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность перевозки, сохранность груза, судна и контейнеров. Транспортная тара и условия перевозки грузов должны соответствовать требованиям государственных стандартов и технических условий. Грузы, предъявляемые к перевозке отдельными местами или пакетами, должны быть замаркированы грузоотправителем. На грузоотправителя возлагается также обязанность предоставить перевозчику документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами (указанные документы прилагаются к транспортной накладной).

При предъявлении грузов к перевозке грузоотправитель должен указать в транспортной накладной их массу, определяемую им по тарифу, стандарту или путем взвешивания, а для тарных и штучных грузов - и количество мест. В случаях, установленных правилами перевозок грузов, допускается определение массы отдельных грузов расчетным путем (по обмеру груза, осадке судна или условно). Определение массы груза по трафарету, стандарту, расчетным путем по обмеру или условно во всех случаях производится грузоотправителем. Масса нефтеналивных грузов определяется отправителем по замерам береговых резервуаров, имеющих утвержденные в установленном порядке калибровочные таблицы, а также по показаниям счетчиков или замеров танков судов. Если же грузы перевозятся с перегрузкой в пути из судна в судно или в одном судне в адрес нескольких грузополучателей, масса груза определяется грузоотправителем с участием перевозчика (ст. 70 КВВТ).

Существенной особенностью перевозки грузов по внутренним водным путям является то, что сроки обязательного приема груза к перевозке ограничены условиями навигации на соответствующих участках внутренних водных путей. Конкретные сроки прекращения обязательного приема грузов к перевозке устанавливаются правилами перевозок грузов.

Применительно к воздушным перевозкам грузов можно сделать вывод о том, что какое-либо внятное регулирование обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению грузов отсутствует. В Воздушном кодексе РФ нет норм, которые определяли бы порядок подачи транспортных средств под погрузку или устанавливали бы конкретные обязанности грузоотправителя, связанные с предъявлением груза к перевозке. Данное обстоятельство свидетельствует о наличии серьезных пробелов в правовом регулировании воздушных перевозок грузов.

Совершенно особое значение имеют обязательства по подаче транспортных средств под погрузку и предъявлению грузов к перевозке для правоотношений, связанных с перевозками грузов автомобильным транспортом. Дело в том, что в отличие от всех других видов транспорта, где местом исполнения указанных обязательств является, как правило, место нахождения самих транспортных организаций или заранее известные специально оборудованные места (порты, аэродромы, железнодорожные станции), только автомобильный транспорт обеспечивает исполнение обязательств по подаче транспортных средств и их погрузке (выгрузке) непосредственно в месте нахождения грузоотправителей (грузополучателей).

При перевозке грузов автомобильным транспортом действия перевозчика по подаче автомобиля и грузоотправителя по предъявлению груза и его погрузке в автомобиль являются предметом детального правового регулирования. К сожалению, до настоящего времени не принят новый Устав автомобильного транспорта в форме федерального закона. Однако большинство положений, регламентирующих исполнение обязательств по подаче автотранспортными организациями подвижного состава, а также по предъявлению грузов грузоотправителями и их погрузке, которые содержатся в действующем Уставе автомобильного транспорта РСФСР (УАТ), утвержденном Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. N 12, оправдали себя на практике и, видимо, будут перенесены в соответствующий федеральный закон.

Существо рассматриваемых обязательств состоит в том, что автоперевозчик обязан обеспечить своевременную подачу автотранспортных средств в соответствии с договором об организации перевозок грузов в срок, предусмотренный указанным договором, заявкой или принятым к исполнению разовым заказом, а также подавать грузоотправителям под погрузку исправные автотранспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки данного вида груза, а грузоотправитель обязан своевременно принять их под погрузку и использовать поданные автотранспортные средства. Пригодность в коммерческом отношении автотранспортных средств и контейнеров определяется грузоотправителем. Подача автотранспортных средств, непригодных для перевозки конкретного груза, должна приравниваться к неподаче автотранспортных средств, а перевозчик сохраняет обязанность выделить по требованию грузоотправителя соответствующие автотранспортные средства для восполнения недогруза.

Грузоотправитель несет обязанность по подготовке груза к перевозке в целях обеспечения безопасности движения, сохранности груза, автотранспортных средств и контейнеров. Грузы, нуждающиеся в таре для предохранения их при транспортировке от утраты, недостачи, повреждения или порчи, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, соответствующей стандартам или техническим условиям, либо в иной исправной таре, обеспечивающей их полную сохранность.

Время прибытия автотранспортного средства под погрузку исчисляется с момента предъявления водителем автомобиля путевого листа в пункте погрузки, а время прибытия под разгрузку - с момента предъявления водителем автомобиля накладной в пункте разгрузки. Погрузка и разгрузка считаются законченными после вручения водителю автомобиля надлежащим образом оформленных документов

на погруженный (выгруженный) груз. В случае прибытия автотранспортного средства под погрузку ранее согласованного времени автотранспортное средство считается прибывшим под погрузку в согласованное время, если грузоотправитель не примет его под погрузку с момента фактического прибытия (ст. 53 УАТ).

Обязанности по погрузке и разгрузке автотранспортных средств традиционно возлагаются на грузоотправителей и грузополучателей. При этом учитывается специфика работы автотранспортных организаций, направляющих свои автомобили к грузоотправителям, грузополучателям, хотя в настоящее время при определенных условиях перевозчики, располагающие погрузочно-разгрузочной техникой, могли бы принимать выполнение этой обязанности на себя. Во всяком случае, сторонам договора автоперевозки должно быть предоставлено право распределять обязанности по погрузке и выгрузке грузов своим соглашением.

В тех случаях, когда погрузка грузов в автотранспортное средство осуществляется грузоотправителем, на водителя традиционно возлагается обязанность проверить соответствие укладки и крепления груза на автотранспортном средстве требованиям только безопасности движения и обеспечения сохранности автотранспортного средства. Что же касается недостатков в укладке и креплении груза, угрожающих его сохранности, то водитель должен лишь сообщить грузоотправителю о замеченных им неправильностях (ст. 57 УАТ). Представляется, что в тех случаях, когда у водителя имеется возможность проверить соответствие укладки и крепления груза требованиям безопасности движения и сохранности подвижного состава, в ходе такой проверки должны выявляться и иные неисправности, угрожающие сохранности самого груза. Сведения о замеченных водителем неисправностях должны вноситься в накладную. Неустранение грузоотправителем недостатков в укладке и креплении груза, на которые указал водитель, могли бы служить основанием освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза, имевшую место по причине указанных недостатков.

3. Ответственность за нарушение обязательств

Общее правило об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза, применяемое ко всем перевозкам, осуществляемым всеми видами транспорта, установлено Гражданским кодексом РФ. Согласно ст. 794 ГК перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором, а отправитель за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам несут ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Перевозчик и отправитель груза освобождаются от ответственности в случае неподачи транспортных средств либо неиспользования поданных транспортных средств, если это произошло вследствие: непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий; прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленного в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом; в иных случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами.

Таким образом, конкретные меры ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке должны быть определены транспортными уставами и кодексами.

В УЖТ РФ такая ответственность предусмотрена в виде штрафа. В соответствии со ст. 94 УЖТ РФ за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов железная дорога при неподаче вагонов, контейнеров либо грузоотправитель при непредъявлении грузов, неиспользовании поданных вагонов, контейнеров или отказе от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров несут имущественную ответственность в виде штрафа в следующих размерах: в отношении грузов, перевозка которых установлены в вагонах и тоннах, - 0,1 часть минимального размера оплаты труда за каждую тонну груза; в отношении грузов, перевозка которых установлена в контейнерах, - 0,5 минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 т включительно, полного минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 т включительно, двукратного минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 т; в отношении грузов, перевозка которых установлена только в вагонах, за исключением рефрижераторных вагонов и транспортеров, - пятикратного минимального размера оплаты труда за каждый вагон независимо от рода и количества осей.

За неподачу перевозчиком рефрижераторных вагонов, транспортеров в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов либо за неиспользование грузоотправителем поданных рефрижераторных вагонов, транспортеров или за отказ от указанных транспортных средств с перевозчика либо с грузоотправителя взыскивается штраф в следующих размерах: 0,2 минимального размера оплаты труда за каждую тонну в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах; семикратного минимального размера оплаты труда за каждый вагон в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах независимо от рода и количества осей.

Предусмотрены в УЖТ РФ и особые основания, помимо тех, которые установлены ГК, для освобождения грузоотправителя и перевозчика от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов. Так, грузоотправитель освобождается от уплаты штрафа за непредъявление груза или неиспользование поданных вагонов, контейнеров вследствие: обстоятельств, при которых запрещено проводить операции по погрузке, выгрузке грузов, а также аварии у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности грузоотправителя; неиспользование вагонов, контейнеров, поданных грузоотправителю сверх принятой заявки на перевозку грузов без предварительного согласия грузоотправителя; выполнения заявки на перевозку грузов в тоннах в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах. Кроме того, в случаях, если грузоотправитель в результате уплотненной загрузки вагонов, контейнеров использует меньшее количество вагонов, контейнеров, чем предусмотрено заявкой, штраф за неиспользование соответствующего количества вагонов, контейнеров не взыскивается. А в тех случаях, когда грузоотправитель предупредит железнодорожную станцию о неиспользовании вагонов, контейнеров не менее чем за два дня до дня погрузки, размер штрафа снижается на одну треть (ст. 116 УЖТ РФ).

Перевозчик освобождается от уплаты штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов вследствие неподачи железной дорогой вагонов, контейнеров по причине невнесения грузоотправителем платы за перевозку грузов и иных причитающихся железной дороге платежей за осуществленные перевозки грузов. В случае задержки грузоотправителем вагонов, контейнеров в связи с их погрузкой, выгрузкой, очисткой и промывкой перевозчик освобождается от имущественной ответственности за неподачу такому грузоотправителю того количества вагонов, контейнеров, которое задержано и не может быть подано для погрузки грузов по указанной причине.

Из тех двух оснований освобождения грузоотправителя и перевозчика от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, которые перенесены в УЖТ РФ из ст. 794 ГК,

требует некоторого комментария с учетом специфики железнодорожных перевозок такое основание, как прекращение или ограничение погрузки грузов. В соответствии со ст. 29 УЖТ РФ вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок грузов, погрузка грузов, багажа, грузобагажа может быть временно прекращена либо ограничена начальником железной дороги отправления (перевозчиком, владельцем инфраструктуры) с немедленным уведомлением в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта о таком прекращении или ограничении. Указанный руководитель устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки грузов, багажа, грузобагажа и объявляет об этом начальникам всех железных дорог.

Временное прекращение погрузки грузов, багажа, грузобагажа в определенных железнодорожных направлениях вследствие сложившихся на железных дорогах обстоятельств допускается только в исключительных случаях по указанию в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта с немедленным извещением об этом Правительства РФ. О прекращении и об ограничении погрузки грузов, багажа, грузобагажа железные дороги уведомляют грузоотправителей (отправителей). Грузоотправители (отправители) в течение 12 часов после получения от железных дорог соответствующих уведомлений обязаны приостановить или ограничить до установленных размеров погрузку грузов, багажа, грузобагажа в определенных железнодорожных направлениях.

Судебно-арбитражная практика исходит из того, что решение вопроса о временном прекращении или ограничении погрузки грузов возможно лишь в исключительных случаях и при условии строгого соблюдения установленного порядка принятия таких решений. Об этом свидетельствует, в частности, одно из разъяснений, содержащихся в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации". Согласно п. 10 названного Постановления при разрешении споров, связанных с временным прекращением либо ограничением погрузки грузов, грузобагажа, арбитражным судам следует иметь в виду, что в соответствии с абз. 1 ст. 35 ТУЖД (в УЖТ РФ - ст. 29) срок временного прекращения или ограничения погрузки грузов, грузобагажа, введенный начальником железной дороги, может быть установлен только министром путей сообщения РФ или исполняющим его обязанности заместителем министра.

Министром путей сообщения РФ или исполняющим его обязанности заместителем министра может быть в письменной форме в исключительных случаях временно прекращена погрузка грузов, грузобагажа и в случаях, указанных в ст. 35 ТУЖД (ст. 29 УЖТ РФ).

Прекращение или ограничение погрузки грузов, грузобагажа, установленное другими должностными лицами Министерства путей сообщения РФ или железной дороги, арбитражным судам во внимание принимать не следует.

Нельзя не обратить внимания на одну из норм, содержащихся в ст. 94 УЖТ РФ, а именно: перевозчик несет имущественную ответственность за неподачу вагонов, контейнеров для выполнения заявки на перевозку грузов, за исключением случаев, если неподача вагонов, контейнеров допущена по вине грузоотправителя. Как видим, данная норма представляет собой общее правило об освобождении железной дороги от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов при наличии вины грузоотправителя.

Если перечни конкретных оснований освобождения грузоотправителя и перевозчика от ответственности за неподачу транспортных средств, непредъявление груза или неиспользование транспортных средств (ст. 116, 117 УЖТ РФ) соответствуют ст. 794 ГК, то данную норму следует признать противоречащей соответствующим положениям ГК. Дело в том, что ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за непредъявление груза или неиспользование поданных транспортных средств строится на иных, нежели принцип вины, основаниях. Указанная ответственность конструируется следующим образом: ответственность наступает за сам факт нарушения обязательства, а основаниями, освобождающими от ответственности, служат определенные обстоятельства, прямо названные в качестве таковых в законе. Причем причины появления соответствующих обстоятельств (скажем, виновные или невиновные действия нарушителя) не имеют никакого правового значения. В самом деле, такое обстоятельство, как временное прекращение или ограничение отгрузки грузов в определенных направлениях, может явиться следствием виновных действий перевозчика, которые привели к крушению поезда или иной аварии на железной дороге, однако это не лишает данное обстоятельство качества основания освобождения железной дороги от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов. А как оценить с этой точки зрения такое основание освобождения грузоотправителя от ответственности за непредъявление грузов, как авария у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной его производственной деятельности? Ведь и здесь никак нельзя исключить вину самого грузоотправителя.

При возникновении споров между железной дорогой и грузоотправителем в связи с невыполнением принятой заявки на перевозку грузов анализируемая норма, содержащаяся в ст. 94 УЖТ РФ, является ложным ориентиром для сторон, поскольку заставляет их собирать и представлять доказательства виновности (или соответственно невиновности) грузоотправителя в неисполнении железной дорогой своих обязательств по подаче вагонов, контейнеров, что не имеет никакого значения для разрешения таких споров.

Кроме того, как известно, лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства (п. 1 ст. 401 ГК). Следовательно, напротив, виновным можно признать лицо, не принявшее всех необходимых мер для надлежащего исполнения обязательства. Однако в любом случае речь идет об исполнении возложенного на данное лицо (т.е. своего, а не чужого!) обязательства. Иными словами, говоря о вине или невиновности, законодатель всегда имеет в виду должника, нарушившего обязательство. Но должником по обязательству, связанному с подачей транспортных средств, является не грузоотправитель, а железная дорога!

Если же разработчики УЖТ РФ, формулируя правило о том, что железная дорога несет имущественную ответственность за неподачу вагонов, контейнеров для выполнения заявки на перевозку грузов, за исключением случаев, если неподача вагонов, контейнеров допущена по вине грузоотправителя (ст. 94), имели в виду гражданско-правовую категорию "вина кредитора", то и в этом случае допущено несоответствие положениям ГК (ст. 404). Во-первых, под виной кредитора разумеется несовершенство кредитором предусмотренных законом или договором действий, необходимых для исполнения должником своих обязательств, а также непринятие кредитором разумных мер в целях уменьшения убытков, причиненных нарушением обязательства со стороны должника, что не имеет места при невыполнении железной дорогой обязательств по подаче вагонов и контейнеров. Во-вторых, и в таком случае речь идет о неисполнении кредитором своих собственных (так называемых кредиторских) обязанностей. В-третьих, констатация наличия вины кредитора дает

право суду лишь уменьшить размер ответственности должника, но никак не может служить основанием для полного освобождения должника от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства.

Из всего сказанного следует вывод, что норма, содержащаяся в ст. 94 УЖТ РФ, которая освобождает железную дорогу от ответственности за невыполнение последней принятой заявки на перевозку грузов в случае, если неподача вагонов, контейнеров допущена по вине грузоотправителя, противоречит ГК и по этой причине не подлежит применению (п. 2 ст. 3 ГК).

Еще более странно выглядит норма, содержащаяся в той же ст. 94 УЖТ РФ, об основаниях возникновения ответственности грузоотправителя за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов. Наряду с неиспользованием поданных перевозчиком вагонов и контейнеров, основаниями ответственности грузоотправителя признаются также: неподача вагонов, контейнеров перевозчиком (!?) по причинам, зависящим от грузоотправителя, в том числе невнесение им платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей; отсутствие собственных или арендованных и предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами.

Здесь уже отсутствует всякая логика. В обязательстве по подаче вагонов, контейнеров на основе принятой перевозчиком заявки грузоотправителя обязанной стороной (должником) является перевозчик, а стороной, наделенной правом требования (кредитором), - грузоотправитель. Как известно, неисполнение или ненадлежащее исполнение должником своего обязательства влечет для него наступление ответственности (ст. 393 ГК). Обстоятельства, признаваемые по ст. 94 УЖТ РФ основаниями ответственности грузоотправителя (?!), по сути представляют собой нарушение перевозчиком обязательства по подаче вагонов, контейнеров в силу невозможности его исполнения по причинам, не зависящим от перевозчика (что, как известно, в соответствии со ст. 416 ГК прекращает обязательство), либо неисполнение обязательства, которое не носит противоправного характера, а поэтому не может служить основанием ответственности должника-перевозчика.

Вместе с тем неисполнение должником своего обязательства ни при каких условиях не может служить основанием для ответственности кредитора!

Ответственность грузоотправителя и перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению грузов не ограничивается штрафом за неподачу вагонов, контейнеров и их неиспользование грузоотправителем. Отдельные меры ответственности предусмотрены также и за нарушение иных условий данного обязательства. Например, для некоторых случаев установлена специальная ответственность грузоотправителя в виде штрафа за задержку вагонов. Указанный штраф подлежит взысканию в размере 0,2 минимального размера оплаты труда за каждый час простоя каждого вагона. Речь идет о случаях, когда грузоотправителем допущены нарушения требований, установленных в отношении грузов, направляемых на экспорт, если такие нарушения повлекли за собой задержку таможенными органами или иными органами, уполномоченными осуществлять государственный контроль, вагонов, контейнеров с экспортными грузами на пограничных и припортовых железнодорожных станциях, и о невозможности передачи таких грузов вследствие указанных причин на морской, речной транспорт или иностранным железным дорогам. При этом грузоотправитель, виновный в простое вагонов, контейнеров на железнодорожной станции свыше 10 суток, привлекается к соответствующей ответственности (ст. 50 ТУЖД, ст. 47 УЖТ РФ). Штраф, предусмотренный ст. 125 ТУЖД (ст. 100 УЖТ РФ), подлежит взысканию с грузоотправителя также в случае задержки по его вине вагонов,

контейнеров в пунктах перевалки при перевозке груза в прямом смешанном сообщении. Применяется указанный штраф и в случаях самовольного использования грузоотправителем, грузополучателем вагонов, контейнеров, принадлежащих организациям железнодорожного транспорта, а также самовольного использования железной дорогой вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, или арендованных ими вагонов (ст. 114 ТУЖД, ст. 99 УЖТ РФ).

Своеобразная мера ответственности предусмотрена на случай отказа грузоотправителя от погрузки грузов в прибывшие в соответствии с его заявкой на железнодорожную станцию порожние специализированные вагоны при невозможности использовать их в течение отчетных суток на данной железнодорожной станции другими грузоотправителями. При указанных обстоятельствах железная дорога вправе взыскать с такого грузоотправителя денежную сумму, равную плате по тарифу за пробег данных вагонов, не превышающий 300 км.

Прямое отношение к ответственности грузоотправителя за нарушение обязательств по предъявлению груза и его погрузке в поданные транспортные средства имеет норма, содержащаяся в ст. 120 ТУЖД (ст. 102 УЖТ РФ), согласно которой за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера грузоотправитель уплачивает штраф в размере пятикратной платы за перевозку данного груза.

К сожалению, в настоящее время в силу непродолжительности действия ТУЖД и нового УЖТ отсутствует возможность дать глубокий анализ судебно-арбитражной практики, связанной с применением его положений, касающихся ответственности грузоотправителей и железных дорог за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по подаче вагонов, контейнеров, предъявлению грузов и использованию поданных вагонов, контейнеров. Можно привести лишь некоторые разъяснения, содержащиеся в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации", которые являются лишь определенными ориентирами в применении отдельных положений ТУЖД, регулирующих данные обязательства. Речь идет о следующих разъяснениях.

Статьей 84 ТУЖД (ст. 78 УЖТ РФ) предусмотрено, что за задержку вагонов, контейнеров в пунктах перевалки по вине грузоотправителей с них взыскивается штраф в размерах, установленных ст. 115 и 117 ТУЖД (ст. 100 УЖТ РФ). Если железная дорога считает, что в пункте перевалки вагоны были задержаны по вине грузоотправителя, она вправе предъявить в арбитражный суд иск о взыскании штрафа за задержку вагонов с представлением доказательств, свидетельствующих о нарушениях, допущенных грузоотправителем. Такими доказательствами, в частности, могут быть оформленные в установленном порядке акты общей формы (п. 17 Постановления).

В ст. 105 ТУЖД (ст. 94 УЖТ РФ) установлена ответственность грузоотправителя за неиспользование поданных вагонов, контейнеров, за отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров или за непредъявление грузов. Поэтому, если в соответствии с поданной грузоотправителем заявкой на перевозку грузов перевозка грузов должна осуществляться в вагонах и контейнерах, принадлежащих ему или грузополучателю либо арендованных ими, грузоотправитель за непредъявление грузов к перевозке в таких вагонах, контейнерах несет ответственность в виде штрафа, предусмотренного названной статьей (п. 18 Постановления).

При применении ст. 106 ТУЖД (ст. 116 УЖТ РФ) арбитражным судам рекомендовано иметь в виду, что грузоотправитель освобождается от уплаты штрафа за невыполнение принятой железной

дорогой заявки на перевозку грузов, если авария у грузоотправителя вызвала прекращение основной производственной деятельности независимо от срока ее прекращения. Такое освобождение действует со дня прекращения основной производственной деятельности до дня ее возобновления. Факт аварии и срок прекращения основной производственной деятельности должен доказать грузоотправитель.

Если авария у грузоотправителя не привела к прекращению основной производственной деятельности, оснований к его освобождению от уплаты штрафа не имеется (п. 19 Постановления).

Перечень причин, по которым железная дорога освобождается от уплаты штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, указанный в ст. 107 ТУЖД (ст. 117 УЖТ РФ), является исчерпывающим.

Если железная дорога ссылается на ст. 107 ТУЖД (ст. 100 УЖТ РФ) как на основание освобождения ее от уплаты штрафа, она обязана представить арбитражному суду доказательства того, что неподача ею вагонов и контейнеров произошла по причинам, зависящим от грузоотправителя, задержавшего вагоны и контейнеры в связи с их погрузкой, выгрузкой, очисткой и промывкой (п. 20 Постановления) <*>.

<*> См.: Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 1999. N 1. С. 11.

Нормы, устанавливающие штрафную ответственность за неисполнение обязательств перевозчиком по подаче транспортных средств и грузоотправителем по предъявлению груза и использованию транспортных средств, а также правила, определяющие основания освобождения грузоотправителя и перевозчика от этой ответственности, включены и в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. Согласно ст. 115 КВВТ перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза или буксировки плавучих объектов в соответствии с принятой заявкой или договором, а грузоотправитель за непредъявление груза или буксируемого объекта, а также неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам несут имущественную ответственность в виде штрафа. Указанный штраф взыскивается в следующих размерах: при перевозке грузов в судах и буксировке плавучих объектов - 0,1 минимального размера оплаты труда, установленного законом, за каждую тонну груза или объекта; при перевозках грузов в контейнерах - 0,5 минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 т включительно, полного минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от пяти до 10 т включительно и двукратного минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 т.

В качестве оснований освобождения перевозчика от ответственности в КВВТ (ст. 118) приведены (в виде единого перечня) обстоятельства, освобождающие его от ответственности за три вида нарушений обязательств по перевозке грузов: за невыполнение заявки на перевозку груза или буксировку плавучих объектов, за просрочку их доставки, а также за несохранность груза, багажа и буксируемого объекта. С точки зрения юридической техники такой подход вызывает серьезные сомнения, ведь речь идет о различных нарушениях разных обязательств, в отношении которых невозможно (и неразумно!) конструировать некий единый и универсальный перечень оснований освобождения от ответственности за их нарушения. Однако, принимая во внимание, что, по мысли законодателя, каждое из приведенных обстоятельств служит основанием для освобождения перевозчика от ответственности за нарушение каждого из названных обязательств, приведем перечень предусмотренных в ст. 118 КВВТ обстоятельств как оснований освобождения перевозчика

от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку груза или буксировку плавучего объекта.

Итак, перевозчик освобождается от указанной ответственности, если невыполнение его обязательств произошло вследствие: непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (наводнения или прекращения проходов судов под мостами вследствие высоких горизонтов воды, землетрясения, смерча, тайфуна, шторма и т.п.); спасания жизни людей либо имущества на воде; военных действий; прекращения или ограничения движения судов в порядке, установленном КВВТ. Грузоотправитель освобождается от ответственности за непредъявление груза или буксируемого объекта, а также неиспользование транспортных средств по иным причинам, если груз или буксируемый объект не были предъявлены к перевозке вследствие непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера либо военных действий.

Как видим, законодатель при принятии КВВТ по существу не воспользовался предоставленной ГК (ст. 794) возможностью расширить перечень оснований, освобождающих перевозчика и грузоотправителя от ответственности за нарушение обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению грузов, хотя такая необходимость, безусловно, имеется по причине, например, сезонного характера работы перевозчиков на многих участках внутренних водных путей. Кроме того, по необъяснимым причинам из числа обстоятельств, освобождающих грузоотправителя от ответственности за непредъявление груза к перевозке, исключено такое, как прекращение или ограничение движения судов, что противоречит п. 2 ст. 794 ГК.

Что касается мер ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение иных условий обязательств по подаче транспортных средств и их использованию грузоотправителем, то можно привести лишь одну норму, регулиющую указанные правоотношения. В соответствии с п. 2 ст. 120 КВВТ за сверхнормативный простой судов и задержку контейнеров с грузоотправителя или грузополучателя, по вине которых они допущены, взыскивается плата, размер которой устанавливается соглашением сторон.

В КТМ (ст. 176) имеется одна общая норма, согласно которой отправитель и фрахтователь несут ответственность за причиненные перевозчику убытки, если не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействие которых они отвечают. Какие-либо специальные нормы об ответственности перевозчика и грузоотправителя за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по подаче судна и его погрузке в соответствующем разделе КТМ, посвященном ответственности перевозчика, отправителя, фрахтователя (§ 8 гл. 8 КТМ), отсутствуют.

Вместе с тем в целом ряде норм, регулирующих исполнение указанных обязательств, в качестве одного из последствий их нарушения предусмотрена обязанность стороны, допустившей неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по подаче судна и его погрузке, возместить убытки, причиненные контрагенту. Так, в соответствии с п. 2 ст. 126 КТМ при погрузке груза по чартеру в случае, если фрахтователем не указан или указан несвоевременно порт погрузки либо фрахтователем указан порт погрузки, не являющийся безопасным, перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков. За задержку судна свыше контрактальной нормы времени фрахтователь обязан возместить перевозчику причиненные убытки, если задержка судна произошла по причинам, не зависящим от перевозчика (ст. 135 КТМ). Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты подлежащих передаче перевозчику документов, требуемых в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными

административными правилами (ст. 141 КТМ).

Отсутствует в КТМ и какой-либо единый перечень оснований освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности за неподачу судна или нарушение обязательств по его погрузке. Вместе с тем в определенной степени ст. 794 ГК корреспондируют положения ст. 156 КТМ, согласно которой каждая из сторон договора морской перевозки груза вправе отказаться от его исполнения без возмещения другой стороне убытков при наступлении до отхода судна от места погрузки следующих обстоятельств: военных или иных действий, создающих угрозу захвата судна или груза; блокады места отправления или места назначения; задержания судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора морской перевозки груза; привлечения судна для государственных нужд; запрещения соответствующими властями вывоза груза, который предназначен для перевозки, из места отправления или ввоза груза в место назначения.

Глава VIII. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ КОНКРЕТНОГО ГРУЗА

1. Понятие и сфера применения

Под договором перевозки груза понимается такой договор, по которому 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 (п. 1 ст. 785 ГК).

В системе договоров, регулирующих перевозки грузов, данный договор занимает особое место, ибо непосредственным его предметом являются действия перевозчика по транспортировке (перемещению) груза из пункта отправления в пункт назначения и выдаче его грузополучателю. В отличие от организационных договоров перевозки, не предусматривающих перевозку конкретных грузов, а лишь устанавливающих обязанности сторон по предъявлению к перевозке грузов и их принятию в обусловленных объемах и в согласованные сроки, договор перевозки груза регламентирует правоотношения по доставке в пункт назначения конкретного груза, фактически переданного (вверенного) перевозчику. Поэтому указанный договор в юридической литературе нередко именуется как договор перевозки конкретного груза (конкретной партии грузов). Например, Б.И. Пугинский, рассматривая систему договоров перевозки, отмечает, что "особый и самостоятельный уровень отношений образуют договоры на перевозку конкретных партий груза. Это договоры перевозки, заключаемые на каждую отдельную отправку" <*>.

<*> Пугинский Б.И. Коммерческое право России. М., 2000. С. 250.

Вместе с тем особое место договора конкретного груза среди договоров, регулирующих правоотношения, связанные с перевозками грузов, отнюдь не означает, что данный договор занимает главенствующее, центральное место в системе так называемых транспортных договоров или является "ядром транспортных обязательств", как это иногда подчеркивается в юридической литературе <*>. Напротив, при наличии долгосрочного договора об организации перевозок грузов, в котором перевозчик и грузоотправитель урегулировали свои отношения на год или на более длительный период и предусмотрели ежемесячные или ежедекадные объемы отправляемых грузов и количество

подаваемых транспортных средств под погрузку, перевозка отдельной партии грузов, оформляемая договором на перевозку конкретного груза, выглядит скорее в качестве исполнения (в весьма незначительной части) обязательства, вытекающего из договора об организации перевозок.

<*> Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. М., 1997. С. 374 (авторы - Д.А. Медведев, В.Т. Смирнов).

Однако нельзя отрицать, что система правового регулирования отношений, связанных с перевозками грузов, традиционно исходит из необходимости урегулирования наиболее детальным образом обязательств грузоотправителей и перевозчиков, вытекающих именно из договора перевозки конкретного груза. Этим и определяется значение указанного договора.

Исходя из определения договора перевозки груза, содержащегося в ст. 785 ГК, данный договор следует признать реальным, двусторонним, возмездным.

О реальном характере договора перевозки конкретного груза свидетельствует тот факт, что обязательство перевозчика по доставке в пункт назначения распространяется лишь на груз, "вверенный ему отправителем". Следовательно, само обязательство перевозчика возникает лишь с момента получения последним груза от отправителя.

Правда, во вновь принятых транспортных уставах и кодексах нередко используются определения договора перевозки груза, отличающиеся от понятия указанного договора, содержащегося в ст. 785 ГК. Причем из этих определений в отдельных случаях не усматривается реальный характер договора перевозки, а в КТМ прямо подчеркивается, что договоры морской перевозки грузов могут быть как реальными, так и консенсуальными.

Согласно ст. 115 КТМ по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт). Договор морской перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) либо без такого условия.

А.Г. Калпин, комментируя данные законоположения, указывает: "В ст. 785 ГК говорится об обязанности перевозчика доставить вверенный, т.е. ранее переданный, врученный ему отправителем груз. Ясно, что в этом случае договор перевозки груза конструируется как реальный, т.е. такой, для заключения которого, помимо соглашения сторон, требуется передать груз перевозчику. Между тем договор фрахтования судна (чартер) не может быть признан реальным. Договор перевозки второго вида, т.е. перевозки по коносаменту, также не всегда является реальным. Следовательно, договор морской перевозки груза может быть как консенсуальным, т.е. таким, для заключения которого достаточно соглашения сторон, так и реальным" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 189 - 190.

Следует заметить, что сам ГК не исключает подобного решения вопроса, предусматривая, наряду с тем, что перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки, также то, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами (ст. 784 ГК).

Более того, представляется, что консенсуальный характер договора перевозки, когда обязанность доставить в пункт назначения определенный груз на согласованных сторонами условиях возникает не из факта передачи груза, а из соглашения сторон, является предпочтительным, в особенности с точки зрения защиты прав и законных интересов грузоотправителя. И если консенсуальная модель договора перевозки груза сконструирована сознательно, с учетом специфики соответствующих отношений и в целях их оптимального регулирования, как это сделано в КТМ, то такой подход законодателя можно только приветствовать.

Иное дело определение договора железнодорожной перевозки груза, содержащееся в ТУЖД: "В соответствии с договором перевозки груза железная дорога обязуется своевременно и в сохранности доставить груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза" (ст. 31). В данном случае отход от определения указанного договора, данного в п. 1 ст. 785 ГК, и в частности исключение указания на то, что речь идет о грузе, вверенном отправителем, является совершенно неоправданным, поскольку он породил сомнение в реальном характере договора перевозки груза железнодорожным транспортом. А главное, такой подход противоречит иным нормам, содержащимся в ТУЖД: в той же ст. 31 имеются правила, согласно которым при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить на каждую отправку груза составленную надлежащим образом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная транспортная железнодорожная накладная и выданная на ее основании грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки.

Поскольку договор железнодорожной перевозки груза вступает в силу не ранее передачи отправителем груза перевозчику, что удостоверяется выдачей квитанции о приеме груза, он, бесспорно, остается реальным договором. Следовательно, в данном случае речь идет об элементарной ошибке, допущенной при формулировании определения договора перевозки груза в ст. 31 ТУЖД. И не более того.

Указанная ошибка в определении понятия договора перевозки груза вскоре была исправлена. В новом УЖТ РФ (ст. 25) мы находим следующую норму: "В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза".

В ВК (ст. 103) и в КВВТ (ст. 67) определения договора перевозки груза соответствуют п. 1 ст. 785 ГК и подтверждают реальный характер этого договора.

Договор перевозки груза является двусторонним. Как отмечалось ранее, правовое положение получателя груза объясняется тем, что он является третьим лицом, в пользу которого заключается этот договор. Основное из высказанных в юридической литературе возражений против данного вывода состоит в том, что на получателя возлагаются определенные обязанности. Однако закон призван регулировать правоотношения, в том числе и путем установления прав и обязанностей их участников. Главное же состоит в том, что сам договор перевозки груза не устанавливает никаких

обязанностей грузополучателя, а последний принимает на себя обязанности, предусмотренные законом, выразив намерение воспользоваться правами, предоставленными ему договором перевозки груза, что полностью соответствует модели договора в пользу третьего лица (ст. 430 ГК).

Договор перевозки груза относится к возмездным договорам. Обязанности перевозчика доставить груз в пункт назначения и выдать его получателю противостоит встречная обязанность грузоотправителя уплатить за перевозку груза установленную плату. В этом смысле специфика договора перевозки груза состоит в том, что в тех случаях, когда перевозчик относится к транспорту общего пользования (ст. 789 ГК), - плата за перевозку грузов определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами.

2. Заключение договора

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом (п. 2 ст. 785 ГК).

По общему правилу транспортная накладная заполняется грузоотправителем и представляется перевозчику одновременно с передачей ему соответствующего груза. Транспортная накладная содержит все существенные условия договора перевозки груза и по сути представляет собой письменную форму этого договора. На данное обстоятельство неоднократно обращалось внимание в юридической литературе. Так, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов указывают: "Договор перевозки грузов - строго формальный договор. Он всегда заключается в письменной форме, причем часто с соблюдением обязательных реквизитов, которые установлены законодательством" <*>. О.Н. Садилов подчеркивает: "Все виды договора перевозки груза относятся к числу сделок, для которых предписана письменная форма их совершения" <***>. В.А. Егиазаров пишет: "Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, степени использования грузоподъемности вагона (контейнера), скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке и т.д. Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки, поскольку договор перевозки относится к числу формальных сделок и его наличие и содержание может быть подтверждено только письменными документами" <****>.

<*> Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. С. 381.

<***> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садилов. М., 1997. С. 386.

<****> Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 1999. С. 68.

Однако в последнее время в различных комментариях к ТУЖД можно встретить и иные суждения о порядке заключения договора железнодорожной перевозки груза, его форме и правовом значении железнодорожной транспортной накладной. Так, по мнению Т.Е. Абовой, из текста ст. 31 ТУЖД "следует, что железнодорожная накладная (транспортный документ) подтверждает заключение договора, является доказательством его заключения, а не его ПИСЬМЕННОЙ ФОРМОЙ (выделено мной. - В.В.). Следовательно, заключается договор железнодорожной перевозки груза не

путем составления самостоятельного документа, а так же, как на всех иных видах транспорта, - путем вручения груза, подтверждаемого накладной" <*>. Аналогичный вывод находим в работе К. Холопова, который пишет: "Несмотря на то, что договор железнодорожной перевозки груза не сопровождается составлением конкретного документа, накладная не является договором перевозки груза, а лишь подтверждает его наличие" <***>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. М., 1998. С. 50.

<***> Холопов К. Основной закон железных дорог России // Закон. 2000. N 9. С. 54 - 55.

Видимо, в данном случае авторы хотели поправить ошибку законодателя, исключившего из определения договора перевозки груза признаки реального договора. Однако неоправданное противопоставление письменной формы договора перевозки его реальной модели приводит к умалению значения транспортной накладной как письменного документа, содержащего все существенные условия договора перевозки, т.е. письменной формы этого договора. Вместе с тем реальный характер договора имеет своим следствием лишь то, что указанный договор считается заключенным с момента передачи имущества (п. 2 ст. 433 ГК). Данное обстоятельство вовсе не исключает необходимости соблюдения требований, предъявляемых к форме сделок и договоров. В силу п. 1 ст. 161 ГК такие сделки, как договор перевозки, должны заключаться в простой письменной форме. Поэтому заполнение грузоотправителем железнодорожной накладной и предъявление ее вместе с грузом перевозчику, заполнение перевозчиком соответствующих реквизитов накладной, принятие груза от отправителя и выдача последнему железнодорожной квитанции о приеме груза, удостоверяющей данный факт, представляют собой действия сторон (грузоотправителя и перевозчика) по заключению договора перевозки груза, который имеет письменную форму (железнодорожная транспортная накладная) и вступает в силу, т.е. считается заключенным, с момента передачи груза отправителем перевозчику.

Правовое значение и роль железнодорожной транспортной накладной не ограничивается тем, что она представляет собой письменную форму договора перевозки груза. Помимо этого накладная является товаросопроводительным документом, т.е. сопровождает груз на протяжении всего пути его следования, а также документом, удостоверяющим ход исполнения перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки. Исходя из этого, транспортное законодательство, регулирующее деятельность железнодорожного транспорта, предъявляет жесткие требования к оформлению железнодорожной накладной и заполнению всех ее реквизитов.

Правилами заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте, утвержденными Приказом министра путей сообщения РФ от 19 января 2000 г. N 2Ц <*>, определен порядок заполнения, в зависимости от вида отправок, следующих форм перевозочных документов: перевозки грузов повагонными и мелкими отправлениями оформляются транспортной железнодорожной накладной формы ГУ-27 либо комплектом перевозочных документов формы ГУ-29-0, состоящим из накладной, дорожной ведомости, корешка дорожной квитанции и квитанции о приеме груза; перевозки грузов повагонными отправлениями могут оформляться с использованием транспортной железнодорожной электронной накладной формы ГУ-27у-ВЦ.

Порядок заполнения накладной на перевозку грузов маршрутами или группами вагонов, а также комплекта перевозочных документов на перевозку грузов в контейнерах и их формы установлены Правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте группами вагонов по одной накладной и Правилами перевозок грузов в универсальных контейнерах на железнодорожном транспорте.

Бланки перевозочных документов заполняются машинописным, а также компьютерным способом и вручную (чернильными (шариковыми) ручками). Отдельные сведения указываются в виде штампов.

Подчистки и поправки в перевозочных документах не допускаются. При необходимости изменений сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель должен заполнить новый бланк такого документа. Изменения и дополнения сведений, внесенных в перевозочный документ железной дорогой, заверяются подписью работника железной дороги, оформляющего перевозочный документ, и штампом железнодорожной станции.

Оформленная грузоотправителем в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов накладная и выданная на ее основании грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза.

Накладная вместе с дорожной ведомостью следует с грузом до станции назначения, где выдается грузополучателю под расписку в дорожной ведомости. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости. Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления.

Электронная накладная заполняется и передается с использованием технических и программных средств Автоматизированной информационной системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной накладной (АИС ЭДВ) на железнодорожном транспорте. При этом АИС ЭДВ должна обеспечивать сохранность данных электронной накладной, соблюдение конфиденциальности и защиту от несанкционированного доступа к сведениям. Заполнение электронной накладной может производиться только с автоматизированных рабочих мест (АРМ), зарегистрированных как абонентские пункты АИС ЭДВ.

Подтверждением заключения договора перевозки в электронном виде является получение в АИС ЭДВ из АРМ грузоотправителя нулевого кода приема сообщения с электронной накладной и выдачи грузоотправителю квитанции о приеме груза. Заполнение электронной накладной по реквизитам правомочного лица производится: грузоотправителем, станцией отправления, станциями в пути следования, станцией назначения.

В соответствии со ст. 33 ТУЖД грузоотправитель несет имущественную ответственность за достоверность сведений, внесенных в транспортную железнодорожную накладную, а также за последствия, возникшие вследствие недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных грузоотправителем в транспортной железнодорожной накладной. Железные дороги наделены правом выборочно проверять соответствие массы грузов и других указанных в транспортных железнодорожных накладных сведений данным, внесенным грузоотправителями в такие накладные.

За неправильное указание в транспортной железнодорожной накладной наименования груза, особых отметок или необходимых при перевозке груза мер предосторожности, за отправление запрещенного для перевозки груза либо за неправильное указание свойств груза с грузоотправителя

взыскивается штраф в размере пятикратной платы за перевозку такого груза на расстояние перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков железной дороги.

Аналогичное железнодорожной транспортной накладной значение при внутренних водных перевозках имеет транспортная накладная. В соответствии со ст. 67 КВВТ оформленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная, являющаяся основным транспортным документом, а также входящие в комплект транспортной накладной дорожная ведомость и квитанция подтверждают заключение договора перевозки. Транспортная накладная (с заполненными реквизитами) представляется грузоотправителем перевозчику при предъявлении груза к перевозке. Правильность и достоверность сведений, указанных в транспортной накладной, удостоверяются подписью грузоотправителя. Перевозчик вправе проверить достоверность любых сведений, указанных в транспортной накладной. В удостоверение приема груза к перевозке перевозчик выдает грузоотправителю квитанцию. За неправильное указание в транспортной накладной наименования груза, особых отметок или необходимых при перевозке мер предосторожности, за отправление запрещенного для перевозки груза либо за неправильное указание свойств груза с грузоотправителя взыскивается штраф в размере пятикратной платы за перевозку такого груза на все расстояние перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика (п. 1 ст. 120 КВВТ).

Не отличается своеобразием и заключение договора воздушной перевозки груза, который удостоверяется грузовой накладной. Приходится, однако, констатировать, что, в отличие от иных транспортных уставов и кодексов, ВК не содержит каких-либо требований, предъявляемых к оформлению грузовой накладной, определяя лишь, что такие требования устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации (ст. 105 ВК).

Необходимо отметить, что нормы транспортных уставов и кодексов (за исключением КТМ) в части регулирования заключения договора перевозки конкретного груза, сконструированного по модели реального договора, не учитывают истинного значения транспортной накладной как документа, который мог бы служить объектом имущественного оборота. Для этого было бы достаточно придать транспортной накладной характер товарораспорядительного документа, как это сделано в КТМ в отношении коносамента. В этом случае основой для активного использования транспортных накладных в имущественном обороте могла бы служить норма ГК (п. 3 ст. 224), согласно которой к передачи вещи приравнивается передача коносамента или иного товарораспорядительного документа на нее.

Такой подход можно обнаружить в зарубежном законодательстве, включая последние кодификации гражданского права. Например, по Гражданскому кодексу Квебека коносаменту (письменный документ, подтверждающий всякий договор перевозки имущества) законом или договором может быть придан режим оборотной ценной бумаги. В этом случае передача коносамента осуществляется посредством совершения индоссамента и вручения, или же только посредством вручения, если это коносамент на предъявителя. Вместе с коносаментом к ее держателю переходит и право требования к перевозчику о передаче перевезенного имущества (ст. 2043 - 2044) <*>.

<*> Гражданский кодекс Квебека. М., 1999 (Сер. Современное зарубежное и международное частное право). С. 309.

При отсутствии у разработчиков новых транспортных уставов и кодексов желания использовать зарубежный опыт достаточно было бы обратиться к отечественным традициям в деле правового регулирования перевозок грузов. Ведь уже согласно Общероссийскому уставу железных дорог 1885 г. накладная и дубликат накладной рассматривались в качестве оборотных ценных бумаг. Остается выразить надежду, что в транспортные уставы и кодексы будут внесены соответствующие изменения.

Совершенно особым образом (по сравнению со всеми остальными транспортными уставами и кодексами) регулируется заключение договора морской перевозки груза. Как уже отмечалось, КТМ обеспечивается регулирование двух видов договора морской перевозки груза: с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер) или без такого условия. Чартер заслуживает отдельного рассмотрения. Сейчас же мы обратимся к положениям КТМ, регулирующим заключение договора морской перевозки без условия о предоставлении всего судна, его части или судовых помещений (договор перевозки груза по коносаменту), поскольку именно этот вид договора морской перевозки груза соответствует модели договора перевозки конкретного груза, регулируемого в том числе и всеми иными транспортными уставами и кодексами.

По договору перевозки груза по коносаменту обычно перевозятся грузы в линейном сообщении. Как отмечает А.Г. Калпин, "содержание договора перевозки груза по коносаменту предопределено установленными в одностороннем порядке условиями работы конкретной линии. Объявляя состав судов, выполняющих линейные рейсы, расписание движения между определенными портами и существующие на линии тарифы, судовладельческое предприятие тем самым предлагает грузовладельцам вступить в договор перевозки груза на определенных условиях. При таком положении грузовладельцу остается только согласиться (или не согласиться) с предложенными условиями. Таким образом, условия договора перевозки груза по коносаменту вырабатываются перевозчиком и принимаются отправителем путем присоединения к предложенному договору в целом. Следовательно... его нужно отнести к договорам присоединения (ст. 428 ГК)" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 191.

По мнению А.Г. Калпина, и в линейном судоходстве возможно заключение договора перевозки груза по коносаменту по модели консенсуального договора, в частности в ситуации, когда отправителем осуществляется бронирование на судне места для груза, в особенности в тех случаях, когда бронирование места оформляется букинг-нотом. "Такое соглашение... - указывает А.Г. Калпин, - остается одним из двух подвидов договора перевозки груза по коносаменту. Основное отличие от чартера при этом сохраняется. По букинг-договору перевозчик сам решает, в каких помещениях судна должен быть размещен груз данного отправителя. Такой договор следует отнести к консенсуальным. Таким образом, договор перевозки груза по коносаменту может быть признан только тогда реальным, когда передаче груза не предшествует соглашение сторон, выражающее их волю совершить перевозку и ее оплатить" <*>.

<*> Там же. С. 193.

На наш взгляд, букинг-договор, предметом которого является лишь бронирование места на

судне с последующей перевозкой груза, не может признаваться договором морской перевозки груза по коносаменту, поскольку он при отсутствии оформленного коносамента еще не порождает непосредственную обязанность перевозчика доставить соответствующий груз в порт назначения и выдать его получателю, каковым должен быть держатель коносамента. Не возникает непосредственно из букинг-договора и обязанность перевозчика по обеспечению сохранности груза и соблюдению установленных сроков его доставки. Из букинг-договора следует лишь обязанность перевозчика заключить договор перевозки груза по коносаменту, в отношении которого забронировано место на судне. В этом смысле указанный договор выглядит скорее как предварительный договор морской перевозки соответствующего груза.

В соответствии со ст. 117 КТМ договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме. Наличие и содержание договора морской перевозки груза могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами.

Коносамент выдается перевозчиком по требованию отправителя после приема груза для перевозки (ст. 142 КТМ), что свидетельствует о реальном характере договора морской перевозки груза по коносаменту.

Коносамент составляется перевозчиком на основании подписанного отправителем документа, в котором содержатся данные об отправителе и получателе груза, порте выгрузки и все необходимые сведения о грузе: его наименовании, особых свойствах, маркировке, массе и числе мест либо о количестве груза, его внешнем состоянии и упаковке. При предъявлении грузов в межпортовом сообщении в качестве такого документа используется погрузочный ордер, который заполняется грузоотправителем. Коносамент на экспортные грузы выписывается после погрузки грузов на судно на основании штурманских расписок. Отправитель, заполняющий соответствующий документ, гарантирует перевозчику достоверность данных, предоставленных для включения в коносамент, и несет ответственность за убытки, причиненные перевозчику вследствие недостоверности таких данных (п. 2 ст. 142 КТМ).

Как уже отмечалось, коносамент является не только документом, удостоверяющим факт заключения договора морской перевозки груза, но и свидетельствует о получении груза перевозчиком, а также является товарораспорядительным документом (ценной бумагой). В качестве ценной бумаги коносамент признается и ГК (ст. 143). Согласно п. 1 ст. 142 ГК ценной бумагой является документ, удостоверяющий с соблюдением установленной формы и обязательных реквизитов имущественные права, осуществление или передача которых возможны только при его предъявлении.

Коносамент как ценная бумага имеет следующие обязательные реквизиты: 1) наименование перевозчика и место его нахождения; 2) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки грузов и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки; 3) наименование отправителя и место его нахождения; 4) наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза; 5) наименование получателя, если он указан отправителем; 6) наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество (при этом все данные указываются так, как они представлены отправителем); 7) внешнее состояние груза и его упаковки; 8) фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им; 9) время и место выдачи коносамента; 10) число оригиналов коносамента, если их больше одного; 11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица. По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки.

Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика.

После погрузки груза на борт судна отправителю по его требованию может быть выдан бортовой коносамент, в котором в дополнение к реквизитам коносамента содержится указание о том, что груз находится на борту определенного судна, а также сведения о дате погрузки груза. Вместо выдачи бортового коносамента по требованию отправителя соответствующие сведения могут быть включены в качестве дополнения в ранее выданный коносамент либо иные документы (ст. 144 КТМ).

Коносамент как ценная бумага может быть выдан на имя определенного получателя (именной коносамент), приказу отправителя или получателя (ордерный коносамент) либо на предъявителя. Ордерный коносамент, не содержащий указания о его выдаче приказу отправителя или получателя, считается выданным приказу отправителя. Соответствующим образом передаются и права по коносаменту: именной коносамент может передаваться по именным передаточным надписям или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования; ордерный коносамент может передаваться по именным или бланковым передаточным надписям; коносамент на предъявителя передается посредством простого вручения (ст. 148 КТМ).

Вместе с передачей коносамента к его новому держателю переходят и права, связанные с распоряжением грузом. Что касается отправителя, заключившего договор морской перевозки груза с перевозчиком, то он имеет право распоряжаться грузом до выдачи его получателю либо передачи коносамента получателю или третьему лицу, о чем отправитель должен уведомить перевозчика (ст. 149 КТМ).

Договор фрахтования (чартер)

По договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами (ст. 787 ГК).

В настоящее время нормы о договоре фрахтования (чартер) имеются лишь в ВК и КТМ. При этом ВК ограничился лишь определением указанного договора: согласно ст. 104 ВК по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Какие-либо нормы о порядке заключения воздушного чартера, его форме и содержании, как это предписывалось ГК, в действующей редакции ВК отсутствуют.

Иное дело - КТМ, который содержит подробные правила, регулирующие порядок заключения чартера.

Согласно ст. 115 КТМ под чартером понимается договор морской перевозки груза, заключенный с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений. Как правило, с помощью чартера регулируются отношения, связанные с перевозкой массовых однородных грузов (нефть, зерно, лес и т.п.), когда количество грузов является достаточным для загрузки всего судна или его части. В этих целях, как правило, используются так называемые трамповые суда (суда, работающие без расписания).

Чартер является договором консенсуальным, т.е. таким соглашением, которое вступает в силу с момента его подписания. Обычно такой договор заключается с использованием отпечатанных типографским способом проформ (стандартных форм) различных чартеров. Указанные проформы разрабатываются с учетом особенностей перевозки определенных видов грузов и применительно к направлениям перевозки. В частности, выделяют проформы универсальные ("Дженкон", "Нью-вой", "Сканкон"), зерновые ("Остуит", "Центрокон", "Советвуд", "Бейзай"), рудные ("Дженоркон", "Оркон", "Саворкон"), угольные ("Балткон", "Джерманконнорг", "Полкон", "Совкоул"), на перевозку удобрений ("Африканфос"), "Мурмапатит"), на перевозку наливных грузов ("Интертанквой", "Газвой") и т.д. <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 197.

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями (ст. 120 КТМ).

При перевозке груза по чартеру, так же как и в остальных случаях, составляется коносамент. Вопрос о соотношении этих двух документов - чартера и коносамента решается в ст. 119 КТМ. Отношения между перевозчиком и не являющимся стороной договора перевозки груза получателем определяются коносаментом.

Что же касается чартера, его условия становятся обязательными для получателя только в том случае, если коносамент содержит ссылку на соответствующие условия.

КТМ (ст. 121) допускает уступку прав по чартеру. Фрахтователь вправе с согласия перевозчика уступать свои права по договору морской перевозки груза третьим лицам. При этом фрахтователь, а также третье лицо, которому он уступил свои права, несут перед перевозчиком солидарную ответственность за неисполнение обязательств, вытекающих из договора морской перевозки груза.

3. Содержание договора и исполнение обязательств

Содержание договора перевозки конкретного груза представляет собой совокупность всех его условий, предусматривающих права и обязанности сторон. Указанные условия predetermined предметом данного договора, а именно: необходимостью урегулировать действия перевозчика по доставке груза в пункт назначения и выдачи его получателю, а также действия грузоотправителя по уплате за перевозку груза установленной платы.

Доставка груза в пункт назначения

Перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения: на железнодорожную станцию, в морской или речной порт, на аэродром, в место нахождения получателя груза, - указанный в транспортной накладной, коносаменте. Вместе с тем в ходе исполнения обязательства могут возникнуть различные обстоятельства, изменяющие первоначальное обязательство или

препятствующие его исполнению. Такого рода обстоятельства предусмотрены всеми транспортными уставами и кодексами.

При определенных условиях транспортное законодательство допускает изменение пункта назначения или получателя перевозимого груза. Так, согласно ст. 37 ТУЖД (ст. 31 УЖТ РФ) железная дорога (перевозчик) по заявлению грузоотправителя или грузополучателя проводит переадресовку перевозимого груза с изменением грузополучателя или железнодорожной станции назначения. При этом переадресовка груза, находящегося под таможенным контролем, проводится при наличии согласия таможенного органа. За переадресовку груза железная дорога взимает сбор в размере, указанном в тарифном руководстве. На сторону, по заявлению которой проведено такое изменение, возлагается ответственность перед первоначальным грузополучателем за последствия такого изменения. Указанная сторона обязана также урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным грузополучателем и фактическим грузополучателем (ст. 38 ТУЖД, ст. 32 УЖТ РФ).

Порядок переадресовки грузов установлен Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте, утвержденными Министерством путей сообщения РФ 29 марта 1999 г. N 7Ц <*>. Согласно названным Правилам переадресовка грузов проводится по разрешению: начальника отделения железной дороги, а при отсутствии отделения - начальника службы грузовой и коммерческой работы железной дороги, - в отношении грузов, направляемых в пределах отделения железной дороги; начальника службы грузовой и коммерческой работы железной дороги - в отношении грузов, направляемых в местном и прямом сообщениях, а также на станции государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики; начальника службы управления перевозок железной дороги после письменного согласования с МПС России - в отношении грузов с негабаритностью выше нулевой степени, направляемых в прямом сообщении, а также на станции государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики; МПС России - в отношении грузов, следующих в международном сообщении, за исключением грузов, следующих на станции государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики.

<*> Закон. 2000. N 9. С. 85.

Заявление о переадресовке груза подается в письменном виде грузоотправителем или грузополучателем в адрес руководителей транспортных организаций, уполномоченных принимать соответствующие решения. В заявлении о переадресовке груза указываются: номер вагона или контейнера, номер транспортной железнодорожной накладной; наименования груза грузоотправителя, станции и железной дороги отправления, первоначального грузополучателя, станции и железной дороги первоначального назначения, станции и железной дороги нового назначения, нового грузополучателя. Заявление о переадресовке груза подписывается руководителем организации, заявляющей о переадресовке, и заверяется в установленном порядке. Переадресовка груза осуществляется железной дорогой при условии представления уполномоченным грузоотправителем, грузополучателем лицом доверенности на предоставление ему права оформления переадресовки данного груза. Работник станции, осуществляющий переадресовку груза по новым перевозочным документам, обязан приложить к первоначальной дорожной ведомости указанную доверенность и направить оба документа в управление железной дороги, в состав которой входит

данная станция, для хранения. В тех случаях, когда переадресовка груза осуществляется по первоначальным перевозочным документам, доверенность остается на станции.

Разрешение на переадресовку груза направляется в письменном виде начальнику станции. При переадресовке в пути следования разрешение на переадресовку груза адресуется начальнику станции, на которой должна состояться переадресовка, а копия - начальнику станции первоначального назначения. О произведенной переадресовке осуществившая ее станция сообщает станции первоначального назначения по телеграфу.

Переадресовка груза проводится с оформлением дальнейшей перевозки по новым перевозочным документам, за исключением случаев, когда переадресовка имеет место в пути следования в силу обстоятельств, изложенных в ст. 49 и 50 ТУЖД (ст. 46, 47 УЖТ РФ).

Оформляя переадресовку, заявитель обязан произвести расчеты за перевозку груза по первоначальным перевозочным документам, внести платежи по новым перевозочным документам, если правилами расчетов за перевозки грузов на железнодорожном транспорте не предусмотрен иной порядок расчетов.

Переадресовка отдельных вагонов, следующих в составе маршрутной или групповой отправки, допускается только на станциях назначения с оформлением дальнейшей перевозки по новым перевозочным документам.

Переадресовка грузов, следующих в международном железнодорожном сообщении, допускается по первоначальным перевозочным документам. При оформлении переадресовки станция обязана сделать соответствующую отметку о переадресовке в перевозочных документах, в том числе в дубликate накладной, как это предусмотрено в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

Переадресовка грузов, следующих в международном железнодорожном сообщении на станции государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики, без предъявления дубликата накладной может быть разрешена по заявлению грузополучателя начальником службы грузовой и коммерческой работы железной дороги первоначального назначения.

На иных видах транспорта применяется менее сложный порядок изменения условий договора перевозки груза, в том числе переадресовки грузов. Так, согласно ст. 110 ВК грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности его выдачи грузополучателю. В случае изменения условий воздушной перевозки, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, перевозчик обязан поставить в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

КВВТ предоставляет грузоотправителю широкие полномочия по распоряжению грузом. Так, в соответствии со ст. 78 КВВТ грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом до его выдачи грузополучателю либо передачи такого права грузополучателю или третьему лицу. Грузоотправитель до момента вручения перевозчиком грузополучателю транспортной накладной, а грузополучатель с момента получения транспортной накладной от перевозчика до момента начала выдачи груза имеют право произвести замену грузополучателя без изменения пункта назначения или изменить пункт

назначения. Заявление о таких изменениях подается грузоотправителем с приложением квитанции, удостоверяющей прием груза к перевозке, а грузополучателем - с приложением транспортной накладной. Грузоотправитель также имеет право потребовать обратной выдачи груза в пункте отправления до отправления судна. На грузоотправителя, по заявлению которого произведено изменение грузополучателя или пункта назначения груза, возлагается обязанность урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным грузоотправителем, фактическим грузополучателем и перевозчиком.

По договору морской перевозки груза отправитель вправе потребовать обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна, выдачи груза в промежуточном порту или выдачи его не тому получателю, который указан в перевозочном документе, при условии предъявления всех выданных отправителю оригиналов коносамента (ст. 149 КТМ).

Специальным образом регулируются действия сторон договора морской перевозки груза в ситуации, когда имеются препятствия заходу судна в порт назначения вследствие запрещения соответствующих властей, стихийных явлений и иных причин, не зависящих от перевозчика. О наличии таких препятствий перевозчик должен немедленно уведомить отправителя или фрахтователя либо управомоченное распоряжаться грузом лицо, когда такое лицо известно перевозчику. В случаях, когда для перевозки груза предоставлено все судно и в течение разумного срока с момента отправки уведомления перевозчиком не поступило распоряжение отправителя или фрахтователя (иного управомоченного лица) о том, как поступить с грузом, капитан судна вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению либо возвратить груз в порт отправления. Если же по договору перевозки предоставлено не все судно, капитан судна должен выгрузить груз, который не может быть доставлен в порт назначения, в другом порту в соответствии с распоряжением отправителя или фрахтователя (иного управомоченного лица). При неполучении такого распоряжения в течение трех суток с момента отправки уведомления перевозчиком капитан судна может выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению и сообщить об этом отправителю или фрахтователю (иному управомоченному лицу). Капитан судна вправе поступить аналогичным образом и в том случае, если полученное им распоряжение не может быть выполнено без причинения ущерба владельцам других находящихся на судне грузов (ст. 153 КТМ).

Соблюдение сроков доставки

Надлежащее исполнение перевозчиком обязательства, вытекающего из договора перевозки груза, предполагает доставку груза в пункт назначения с соблюдением отведенного для этого срока.

Согласно общему для всех видов перевозок грузов правилу, содержащемуся в ГК (ст. 792), перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок.

Действующие транспортные уставы и кодексы (за исключением УЖТ РФ) лишь констатируют обязанность перевозчика доставлять перевозимые грузы в установленные сроки, отсылая во всем остальном к правилам перевозок грузов. Так, в соответствии со ст. 109 ВК перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок; срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной

перевозки груза. Согласно ст. 76 КВВТ перевозимые грузы должны доставляться в установленные сроки; сроки доставки и правила их исчисления определяются в соответствии с правилами перевозок грузов. По договору морской перевозки перевозчик обязан доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон, а при отсутствии соглашения в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств и обычным маршрутом (ст. 152 КТМ).

И только ТУЖД (ст. 39), а затем и УЖТ РФ (ст. 33), хотя и там имеется отсылка к правилам перевозок грузов, не только подтвердил обязанность железных дорог доставлять грузы по назначению и в установленные сроки, но и предусмотрел ряд принципиальных правил о порядке их исчисления. В частности, установлено, что грузоотправители и железные дороги в договорах об организации перевозок могут предусматривать сроки доставки грузов иные, нежели те, которые указаны в правилах перевозок грузов.

Предусмотрено, что исчисление срока доставки грузов начинается с 24 часов дня приема грузов для перевозки. Дата приема грузов для перевозки и дата истечения срока доставки грузов должны быть указаны железнодорожной станцией отправления в выданных грузоотправителям квитанциях о приеме грузов.

Перевозимые по железным дорогам грузы считаются доставленными в срок, если на железнодорожной станции назначения грузы выгружены железной дорогой или если вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям до истечения установленного срока доставки. Установленные сроки доставки также считаются соблюденными, если грузы прибыли на станцию назначения в пределах указанных сроков, но имела место задержка подачи вагонов, контейнеров с такими грузами вследствие того, что фронт погрузки занят, грузополучателем не внесены платежи, причитающиеся железной дороге, или в силу иных зависящих от грузополучателей причин, что удостоверено актом общей формы.

Конкретные сроки доставки грузов при перевозках по железным дорогам, а также порядок их исчисления применительно к различным видам железнодорожных перевозок установлены Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, утвержденными Приказом Министерства путей сообщения РФ от 10 сентября 1998 г. N ЦМ-593 <*>. Согласно указанным Правилам сроки доставки грузов должны определяться на железнодорожной станции отправления исходя из расстояния, по которому рассчитывается провозная плата, с учетом железнодорожных направлений, по которым осуществляются перевозки грузов. Базисной величиной для определения срока доставки грузов является норма суточного пробега вагонов в километрах в зависимости от вида конкретной отправки, ее скоростного режима и общей длины пути следования. Например, при перевозке грузовой скоростью повагонных отправок и при расстоянии перевозки от 1000 до 2000 км норма суточного пробега составит 310 км; при перевозке грузовой скоростью контейнерных и мелких отправок на то же расстояние норма суточного пробега - 140 км; отправительные маршруты и контейнерные поезда независимо от расстояния перевозки должны проходить 550 км в сутки и т.д.

<*> Закон. 2000. N 9. С. 100.

Полученные таким образом сроки доставки грузов, исчисленные исходя из норм суточного пробега вагонов, должны увеличиваться на различные периоды в зависимости от реальных условий

перевозки конкретных партий грузов, в частности: на двое суток - на операции, связанные с отправлением и прибытием груза; на одни сутки - на операции, связанные с переадресовкой грузов; на двое суток - при перевозке на расстояние свыше 1000 км грузов, перевозимых мелкими отправлениями и в контейнерах, для их накопления и сортировки и т.д. Кроме того, сроки доставки грузов должны увеличиваться на все время задержки вагонов в пути в некоторых определенных случаях: задержки грузов таможенными и другими органами государственного контроля в пути следования более чем на одни сутки; задержки грузов в пути следования для исправления погрузки, устранения перегруза вагонов, допущенного по вине грузоотправителя, и т.д. Наличие данных обстоятельств, послуживших причиной задержки вагонов, а также продолжительность такой задержки удостоверяются актами общей формы.

Полученный таким образом срок доставки груза можно сравнить с фактической продолжительностью перевозки конкретного груза и на этой основе сделать вывод о соблюдении (или, напротив, нарушении) перевозчиком условия договора перевозки о сроке доставки груза.

Обеспечение сохранности груза

В круг обязанностей перевозчика по договору перевозки груза все транспортные уставы и кодексы включают обязанность по обеспечению сохранности перевозимого груза. Например, при перевозках груза по железным дорогам и по внутренним водным путям перевозчик обязуется доставить груз на железнодорожную станцию (в порт) назначения "в сохранности" (ст. 31 ТУЖД, ст. 67 КВВТ). В КТМ имеются специальные нормы об обязанностях перевозчика в отношении перевозимого груза. Согласно ст. 150 КТМ перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи надлежит и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его. В случае если принятый для перевозки груз в силу его свойств требует особого обращения и указания об этом содержатся в договоре морской перевозки груза и на грузовых местах, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями.

По общему правилу период ответственности перевозчика за сохранность перевозимого груза включает в себя время с момента принятия груза к перевозке и до выдачи его получателю в пункте назначения. Порядок исчисления указанного периода, а также распределения бремени негативных последствий, вызванных несохранностью груза, во многом зависит от специфики деятельности того или иного вида транспорта. Например, при железнодорожных перевозках погрузка грузов в вагоны на местах необщего пользования, их укладка, размещение и крепление внутри вагонов возлагаются на грузоотправителя, который в этом случае и несет ответственность за недостачу, повреждение, порчу груза, имевшую место в силу неправильной погрузки, ненадлежащей укладки или крепления груза внутри вагона (ст. 108 ТУЖД, ст. 95 УЖТ РФ).

Иначе решается вопрос при перевозке груза по договору морской перевозки. Как отмечает Г.Г. Иванов, "груз размещается на судне по усмотрению капитана. При составлении грузового плана учитываются свойства конкретных грузов, их тара, возможность совместной перевозки в одном грузовом помещении и т.п. За правильное размещение, крепление и сепарацию груза на судне несет ответственность перевозчик" <*>.

В определенной степени способствует обеспечению сохранности перевозимых грузов выполнение грузоотправителем и перевозчиком, погрузившими груз в отдельный вагон, контейнер, секцию автомобиля, судовое помещение, обязанностей по их пломбированию, предусмотренных транспортным законодательством. Так, в соответствии со ст. 34 ТУЖД (ст. 28 УЖТ РФ) загруженные вагоны, контейнеры должны быть опломбированы железными дорогами, если грузы погружены железными дорогами (перевозчиками), или грузоотправителями, если грузы погружены грузоотправителями. В случае вскрытия вагонов, контейнеров для таможенного досмотра их опломбирование новыми запорно-пломбировочными устройствами проводят таможенные органы. Запорно-пломбировочные устройства и устройства для их снятия предоставляются железными дорогами грузоотправителям, грузополучателям согласно фактическим затратам за плату. Порядок опломбирования вагонов, контейнеров запорно-пломбировочными устройствами, а также перечень грузов, перевозки которых допускаются в вагонах, контейнерах без запорно-пломбировочных устройств, устанавливаются правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте. В настоящее время на железнодорожном транспорте действуют Правила пломбирования вагонов и контейнеров, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения РФ от 12 апреля 1999 г. N 22Ц <*>.

<*> Закон. 2000. N 9. С. 95.

Аналогичные правила действуют на внутреннем водном транспорте. Согласно ст. 74 КВВТ загруженные трюмы судов, в том числе рефрижераторных, контейнеры должны быть опломбированы грузоотправителем, если он погрузил груз. Загруженные трюмы судов могут быть опломбированы перевозчиком по его усмотрению, если груз погружен перевозчиком. Перечень грузов, допускаемых к перевозке в трюмах судов без пломб, и порядок пломбирования судов и контейнеров устанавливаются правилами перевозок грузов.

Правда, следует заметить, что прибытие груза в пункт назначения в транспортном средстве за ненарушенной пломбой грузоотправителя при его несохранности может свидетельствовать лишь о вине грузоотправителя в недостатке мест груза, но не может служить основанием освобождения перевозчика от ответственности в случае повреждения или порчи груза.

В целях обеспечения сохранности перевозимых грузов особым образом регулируются отношения, связанные с перевозкой грузов в открытом подвижном составе, а также навалом или насыпью. Так, на железнодорожном транспорте утверждаются отдельные перечни грузов, перевозка которых допускается в открытом подвижном составе, а также грузов, которые могут перевозиться насыпью или навалом. Указанные перечни подлежат публикации в сборнике правил перевозок и тарифов на железнодорожном транспорте (ст. 29 ТУЖД). Согласно Правилам перевозок грузов на железнодорожном транспорте в открытом подвижном составе, утвержденным Приказом Министерства путей сообщения РФ от 29 марта 1999 г. N 15Ц <*>, грузы, которые по своим свойствам не могут быть приравнены к указанным в соответствующем Перечне грузов, перевозка которых допускается в открытом подвижном составе <***>, могут допускаться к перевозке в открытом подвижном составе в установленном порядке только по разрешению Министерства путей сообщения РФ. Вид открытого подвижного состава определяется грузоотправителем в зависимости от рода перевозимого груза, условий погрузки и выгрузки, наличия устройств и механизмов для их

приведения. При производстве погрузочно-разгрузочных работ должны выполняться требования по обеспечению сохранности вагонов, контейнеров, содержащиеся в государственных стандартах и других нормативно-технических документах. При необходимости упаковки груза в зависимости от его свойств применяется транспортная тара, соответствующая стандартам или техническим условиям, содержащим требования к таре и упаковке. Перевозка в открытом подвижном составе грузов, упакованных с применением бумаги, пергамина и других легкогорючих материалов, не допускается.

<*> Там же. С. 62.

<***> Утвержден Приказом МПС России от 20 декабря 1999 г. N 20ЦЗ (Закон. 2000. N 9. С. 63).

На морском транспорте особым образом регулируются отношения, связанные с перевозкой так называемых палубных грузов. Согласно ст. 138 КТМ перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в соответствии с соглашением между перевозчиком и отправителем, законом или иными правовыми актами либо обычаями делового оборота. Если перевозчик и отправитель достигли соглашения о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан сделать указание о достижении такого соглашения в коносаменте или в другом документе, подтверждающем договор морской перевозки груза. В случае, если перевозчик не сделает такого указания, он должен доказать, что соответствующее соглашение было им заключено с отправителем. При нарушении указанных правил перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение груза или просрочку его доставки, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе. Перевозка груза на палубе при наличии соглашения о перевозке груза в трюме имеет для перевозчика то последствие, что он утрачивает право на ограничение ответственности в соответствии со ст. 172 КТМ.

Для обеспечения сохранности перевозимых грузов на некоторых видах транспорта заключаются договоры перевозки грузов с условием об их сопровождении военизированной охраной или представителями грузоотправителей либо грузополучателей. Например, на железнодорожном транспорте утверждаются перечни грузов, перевозка которых осуществляется в сопровождении работников военизированной охраны Министерства путей сообщения РФ, а также перечни грузов, охрану и сопровождение которых в пути следования осуществляют представители грузоотправителей или грузополучателей. Аналогичным образом могут сопровождаться и иные грузы (не входящие в соответствующие перечни), если это предусмотрено договорами, заключаемыми железными дорогами (перевозчиками) и грузоотправителями либо грузополучателями (ст. 24 ТУЖД, ст. 17 УЖТ РФ).

В соответствии с Правилами перевозок грузов в сопровождении на железнодорожном транспорте, утвержденными Приказом Министерства путей сообщения РФ от 27 мая 1999 г. N 9ЦЗ <*>, в сопровождении представителей грузоотправителей или грузополучателей (проводников) должны перевозиться повагонными отправками, в частности, следующие грузы: животные; птицы; пчелы; живая рыба; растения и живые цветы; скоропортящиеся и продовольственные грузы, требующие при перевозке специального обслуживания; вино, виноматериалы и коньячный спирт, перевозимые наливом в специализированном передвижном составе; вино, водка, коньяк в открытых ящиках; автомобили, тракторы, моторизованные машины, бывшие в эксплуатации, в том числе следующие в ремонт или из ремонта; специальные автомобили; грузы, перевозимые с частичной разгрузкой или догрузкой в пути следования, и т.д. В этих случаях в транспортной железнодорожной накладной грузоотправителем под наименованием груза делается отметка о том, что груз следует в

сопровождении проводников, с указанием количества проводников, их фамилий, имен и отчеств, а также паспортных данных и сведений о командировочных удостоверениях. При обнаружении в процессе перевозки нарушения крепления или устойчивости груза проводник должен подать письменное заявление начальнику станции для принятия решения об отцепке вагона и принять меры по исправлению крепления, восстановлению размещения и устойчивости груза. В тех случаях, когда грузу угрожает порча и доставить его в полной сохранности грузополучателю не представляется возможным, грузоотправитель либо уполномоченный на это проводник может самостоятельно распорядиться грузом.

<*> Закон. 2000. N 10. С. 87.

Необходимо отметить, что сопровождение перевозимого груза проводниками грузоотправителей или грузополучателей не может служить обстоятельством, автоматически освобождающим железную дорогу от ответственности за несохранность грузов. Для этого железная дорога должна доказать, что утрата, недостача, повреждение или порча перевозимого груза имели место по причинам, связанным с действиями (бездействием) проводников, сопровождавших указанный груз.

Выдача груза получателю

Исполнение обязательства по перевозке груза заканчивается в пункте назначения выдачей груза его получателю либо иному управомоченному на получение груза лицу.

Необходимо сразу же обратить внимание на то, что выдача доставленного по договору перевозки в пункт назначения груза получателю является обязанностью перевозчика, которую последний несет как перед грузоотправителем, так и перед получателем груза как третьим лицом, в пользу которого был заключен договор.

Дело в том, что действующие транспортные уставы и кодексы (за исключением КТМ) устанавливают обязанность получателя принять от перевозчика груз, доставленный в его адрес. Так, в соответствии со ст. 42 ТУЖД (ст. 36 УЖТ РФ) в случае прибытия в адрес грузополучателя груза, поставка которого не предусмотрена договором между грузоотправителем и грузополучателем, или груза, наименование которого не соответствует наименованию, указанному в транспортной железнодорожной накладной, грузополучатель обязан принять такой груз от железнодорожной станции на ответственное хранение для последующего урегулирования отношений с грузоотправителем. Грузополучатель может отказаться от принятия груза только в том случае, если качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования такого груза. Аналогичные нормы можно обнаружить и в иных транспортных уставах и кодексах (п. 2 ст. 111 ВК, п. 3 ст. 79 КВВТ, ст. 72 УАТ).

По этому поводу в современной юридической литературе высказаны различные суждения. Во-первых, некоторые авторы лишь констатируют установленную транспортным законодательством обязанность получателя принять от перевозчика доставленный в его адрес груз, никак не оценивая соответствующие законоположения. Так, О.Н. Садиков отмечает: "В случае прибытия незаказанного груза получатель обязан принять его на ответственное хранение, выяснить действительную

принадлежность груза и распорядиться грузом согласно полученным указаниям его действительного собственника с отнесением на него всех расходов, понесенных вследствие принятия незаказанного груза" <*>. Д.А. Медведев, В.Т. Смирнов указывают: "Прибывший в адрес получателя груз должен быть принят получателем, а в соответствующих случаях еще и вывезен со станции (порта, пристани). Такая обязанность лежит на грузополучателе даже тогда, когда в его адрес прибыл не заказанный им груз. В таком случае груз принимается на ответственное хранение и его дальнейшая судьба определяется отправителем" <***>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садилов. М., 1997. С. 394.

<***> Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. С. 387.

Другие авторы высказываются в поддержку соответствующих законоположений, устанавливающих обязанность получателя принять груз от перевозчика, и предлагают их обоснование. Например, по мнению Г.П. Савичева, "по прибытии груза в пункт назначения получатель обязан принять его и вывести с территории станции, аэропорта, пристани. Подобная обязанность обусловлена тем, что неисполнение ее ведет к перегрузке складских помещений транспортного предприятия и затруднениям по приему груза для других получателей. Естественно, что обязанностью получателя является и окончательный расчет за оказанные перевозчиком услуги" <*>. В.А. Егизаров пишет: "Учитывая большую важность для перевозчиков своевременного принятия грузополучателями прибывающих в их адрес грузов, уставы и кодексы признают эту обязанность (принять груз от перевозчика. - В.В.) безусловной, за исключением случая, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования..." <***>.

<*> Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. В 2 т. Т. II. Полутом 2. М., 2000. С. 40 - 41.

<***> Егизаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 1999. С. 71.

И наконец, отдельные авторы выражают категорическое несогласие с нормами транспортного законодательства, обязывающими получателей принимать от перевозчика доставленные в их адрес грузы. Так, К. Холопов утверждает: "Ни из содержания статьи 785 ГК РФ... ни из содержания статьи 31 ТУЖД РФ... не следует, что грузополучатель обязан принимать груз от железной дороги. Действительно, договор перевозки заключается между отправителем и перевозчиком, и из того, что груз должен быть выдан получателю, не следует, что он является стороной договора перевозки. Указание получателя в соответствующей графе накладной не обязывает его принимать груз даже при наличии договорных отношений с отправителем. И конечно, получатель не должен заниматься урегулированием отношений с отправителем. Кроме того, все известные нормы международного частного транспортного права указывают именно на право, а не на обязанность принимать получателем адресуемый ему груз" <*>.

Добавим к сказанному К. Холоповым, что и современные зарубежные законодательства, в том числе последние кодификации гражданского права (например, ст. 2047 Гражданского кодекса Квебека), не устанавливают обязанности получателя принять груз от перевозчика. Не предусматривало такой обязанности и дореволюционное российское законодательство. Анализируемые законоположения действующих сегодня транспортных уставов и кодексов перенесены из советского транспортного законодательства, когда при регулировании отношений, связанных с перевозками грузов, "во главу угла" ставились интересы могущественных транспортных министерств и ведомств, которые обеспечивались самыми разнообразными средствами, причем зачастую за счет ущемления прав и законных интересов организаций, выступающих в роли грузоотправителей и грузополучателей.

С точки зрения современного гражданского законодательства России нормы транспортного законодательства, устанавливающие обязанность грузополучателей (вернее, лиц, указанных в качестве таковых в транспортной накладной) принимать от перевозчиков доставленные в их адрес грузы, в том числе и не предназначенные (незаказанные) для данных получателей, следует признать противоречащими ГК и не подлежащими применению.

Грузополучатель не участвует в заключении договора перевозки груза, который связывает договорными отношениями грузоотправителя и перевозчика, и не является стороной вытекающего из него обязательства. Поэтому в данном случае (в отношении грузополучателя) подлежит применению императивное правило, содержащееся в п. 3 ст. 308 ГК, согласно которому "обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (для третьих лиц)".

Являясь третьим лицом, в пользу которого заключен договор перевозки груза, лицо, указанное в транспортной накладной в качестве адресата перевозимого груза, становится грузополучателем, т.е. приобретает статус участника договорного правоотношения, связанного с перевозкой данного груза, лишь с момента выражения должнику (перевозчику) своего намерения воспользоваться своим правом по договору перевозки груза (т.е. предъявления перевозчику требования о выдаче груза). Именно с этого момента для лица, обозначенного в транспортной накладной в качестве получателя груза, становятся обязательными все предписания транспортного законодательства, определяющие обязанности грузополучателя. Если же указанное лицо, несмотря на направленное ему уведомление о прибытии груза, не обращается к перевозчику с требованием выдачи груза, то оно не может признаваться участником правоотношений, связанных с перевозкой данного груза, и не несет никаких обязанностей, предусмотренных транспортным законодательством. А в отношении груза, доставленного в его адрес, должен применяться правовой режим, установленный для невостребованных грузов. И не более того!

Итак, обязательство по выдаче груза, доставленного в пункт назначения по договору перевозки данного груза, лежит на перевозчике, а лицу, указанному в транспортной накладной в качестве получателя груза, принадлежит право требования к перевозчику выдать доставленный груз.

Порядок выдачи груза получателю регулируется транспортными уставами и кодексами и изданными в соответствии с ними правилами перевозок грузов.

При железнодорожных перевозках грузов в соответствии со ст. 40 ТУЖД (ст. 34 УЖТ РФ) железная дорога обязана уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем

в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. О прибытии на железнодорожную станцию назначения грузов, находящихся под таможенным контролем, железной дорогой уведомляется также соответствующий таможенный орган. Отсутствие своевременного уведомления о прибытии грузов освобождает грузополучателя от платы за пользование вагонами, контейнерами и от сбора за хранение грузов до фактического получения уведомления об их прибытии.

Железнодорожная станция обязана также уведомить грузополучателя о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки не позднее чем за два часа до объявленной подачи вагонов, контейнеров.

Согласно Правилам выдачи грузов на железнодорожном транспорте, утвержденным Приказом Министерства путей сообщения РФ от 3 июля 2000 г. N 19Ц <*>, порядок и способы уведомления о прибывших грузах устанавливаются начальником станции назначения. По предложению грузополучателя может быть установлен иной порядок уведомления. Для уведомления могут использоваться имеющиеся средства связи. Для обеспечения приема уведомлений грузополучателем определяются ответственные по приему уведомлений лица, фамилии и номера телефонов, факсов, телексов которых в письменной форме сообщаются начальнику станции. Передача уведомления одновременно регистрируется на станции в книге уведомлений о прибытии грузов по установленной МПС России форме. В уведомлении о прибытии груза обязательно проставление даты и времени передачи уведомления.

<*> Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2000. N 34.

Обязательным условием выдачи груза грузополучателю является внесение последним платы за перевозку этого груза и иных причитающихся железной дороге платежей, связанных с перевозкой данного груза (ст. 41 ТУЖД, ст. 35 УЖТ РФ). Грузополучатель и железная дорога должны совершить и иные действия, связанные с оформлением выдачи груза, которые в юридической литературе иногда называются "раскредитование документов" <*>. Окончательным документальным подтверждением оформления выдачи груза признается подпись грузополучателя в дорожной ведомости.

<*> См., напр.: Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 75.

При осуществлении выгрузки грузов в местах общего пользования силами и средствами железной дороги подтверждением и датой фактической выдачи груза считается отметка на оборотной стороне транспортной железнодорожной накладной в графе "Вывоз груза", а при отсутствии такой графы - аналогичная отметка в графе "Отметка о выдаче груза", внесенная уполномоченным работником железнодорожной станции назначения и заверенная штампом станции.

В случаях, когда выгрузка грузов осуществляется в местах общего пользования и в местах необщего пользования станций силами и средствами грузополучателя, а также на железнодорожных подъездных путях при подаче вагонов к местам выгрузки локомотивом железной дороги, подтверждением фактической выдачи груза является подпись грузополучателя в памятке приемосдатчика в графе "Вагон принял".

При осуществлении выгрузки на железнодорожных подъездных путях, при подаче и уборке вагонов локомотивом, не принадлежащим железной дороге, подтверждением фактической выдачи грузов при передаче вагонов, контейнеров на железнодорожных выставочных путях, установленных договором об эксплуатации железнодорожного подъездного пути, является подпись владельца железнодорожного подъездного пути в памятке приемосдатчика или в другом предусмотренном указанным договором документе в графе "Вагон принял".

При передаче вагонов, контейнеров с грузом, подлежащим в соответствии со ст. 45 ТУЖД (ст. 41 УЖТ РФ) выдаче с участием железной дороги, в памятке приемосдатчика или в другом предусмотренном договором об эксплуатации железнодорожного подъездного пути документе делается отметка о наличии обстоятельств, подтверждающих необходимость участия железной дороги в выдаче груза (акт общей формы, коммерческий акт). В таком случае подтверждением фактической выдачи грузов является отметка в накладной о результатах выдачи груза.

Для оформления документов о выдаче груза представитель грузополучателя должен иметь доверенность на совершение соответствующих действий по получению груза. Доверенность может быть выдана на разовое получение груза по конкретной накладной. В этом случае после раскредитования перевозочных документов она прикладывается к дорожной ведомости. Копия доверенности, выданной организацией на совершение действий по получению груза в течение длительного срока, хранится в делах станции назначения.

В доверенности указываются данные паспорта или иного документа, удостоверяющего личность лица, которому выдана доверенность, действия, которые оно уполномочено совершить (раскредитование документов, осуществление расчетов за перевозку, подписание памятки приемосдатчика, ведомости подачи и уборки вагонов, коммерческого акта или др.), а также номер вагона (контейнера) и номер накладной, если доверенность выдается на получение груза по конкретной накладной. Доверенное лицо, получающее груз, по просьбе работника станции предъявляет паспорт или иной документ, удостоверяющий личность.

При оформлении выдачи груза грузополучателю выдается накладная под роспись в дорожной ведомости с указанием в ней номера и даты доверенности на получение груза.

Последствием непринятия грузополучателем своевременных мер по внесению железной дороге причитающихся ей платежей в связи с перевозкой груза, а также несовершения иных действий, необходимых для оформления выдачи груза, является то, что железная дорога в этом случае может реализовать свое право удержания груза, о чем она должна уведомить грузоотправителя. Получив соответствующее уведомление железной дороги, грузоотправитель должен распорядиться грузом в течение четырех суток. В противном случае железная дорога получает право реализовать удерживаемый груз. Исключение составляют лишь отдельные виды грузов, в отношении которых железной дороге не предоставляется право их удержания: грузы, изъятые из оборота и ограниченные в обороте; специальные, в том числе воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд; грузы, при приеме которых к перевозке применялась процедура согласования порядка внесения платы за перевозку, когда предусматриваются гарантии внесения платы за перевозку и иных причитающихся железной дороге платежей (ст. 36 ТУЖД, ст. 35 УЖТ РФ).

Вместе с тем данное исключение лишь подтверждает общее правило о наличии у железной дороги (перевозчика), доставившей груз в пункт назначения, права его удержания в качестве способа обеспечения исполнения грузополучателем и грузоотправителем обязанностей по оплате перевозки

груза. Указанное правило корреспондирует норме, содержащейся в ст. 359 ГК, согласно которой кредитор, у которого находится вещь, подлежащая передаче должнику либо лицу, указанному должником, в случае неисполнения должником в срок своих обязательств вправе удерживать эту вещь до тех пор, пока соответствующее обязательство не будет исполнено. Особенностью же права на удержание, которым обладают железные дороги и иные перевозчики в отношении перевозимых ими грузов, является то, что удовлетворение их требований за счет удерживаемого имущества осуществляется не в общем порядке, предусмотренном, как это установлено ст. 360 ГК, для удовлетворения требований, обеспеченных залогом, а путем непосредственной реализации грузов перевозчиком.

В тех случаях, когда грузополучатель не отказывается от получения груза, но допускает задержку в его принятии, он несет бремя дополнительных расходов. Данное обстоятельство связано с тем, что прибывшие грузы, подлежащие выгрузке и выдаче в местах общего пользования, хранятся на железнодорожной станции бесплатно только в течение 24 часов; указанный срок исчисляется с 24 часов дня выгрузки грузов или с 24 часов для подачи железной дорогой вагонов, контейнеров с грузами к предусмотренному месту выгрузки силами и средствами грузополучателя. За хранение грузов на железнодорожной станции назначения сверх указанного срока взимается сбор, определяемый тарифным руководством (ст. 43 ТУЖД, ст. 38 УЖТ РФ).

При выгрузке грузов на подъездных путях грузополучателей или в иных местах необщего пользования, как отмечалось ранее, последние вносят железной дороге указанную в тарифном руководстве почасовую плату за пользование вагонами, контейнерами за все время нахождения у них вагонов, контейнеров либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузополучателей. Ставки платы за пользование вагонами, контейнерами устанавливаются дифференцированно, в зависимости от условий их подачи на железнодорожный подъездной путь, уборки вагонов с подъездного пути, вагонооборота, типа вагонов, контейнеров.

Исполнение обязательств по выдаче грузов получателю включает в себя и выполнение железной дорогой обязанностей по проверке массы груза, его количества и состояния. Согласно Правилам выдачи грузов на железнодорожном транспорте при передаче под выгрузку вагонов, в том числе загруженных контейнерами, в местах необщего пользования станций и железнодорожных подъездных путей стороны, участвующие в передаче, по наружному осмотру удостоверяются в исправности кузовов вагонов, контейнеров, наличии и исправности запорно-пломбировочных устройств, а также в соответствии содержащихся на них сведений сведениям, указанным в вагонных листах и накладных. Если перевозка грузов осуществлялась в открытом подвижном составе, стороны должны убедиться в отсутствии видимых следов повреждения (порчи) или утраты груза.

Если при передаче вагонов, контейнеров под выгрузку сторонами будут обнаружены обстоятельства, свидетельствующие о необходимости участия железной дороги в выдаче груза (ст. 45 ТУЖД, ст. 41 УЖТ РФ), станция обязана составить акт общей формы в порядке, предусмотренном правилами составления актов при перевозке грузов на железнодорожном транспорте, принять участие в выдаче груза и в зависимости от результатов выгрузки составить коммерческий акт. О наличии указанных обстоятельств делается отметка в памятке приемосдатчика в графе "Примечание" или в другом предусмотренном договором об эксплуатации железнодорожного подъездного пути документе с указанием номера акта общей формы или коммерческого акта.

В случае если после передачи на железнодорожном выставочном пути вагонов, контейнеров будут обнаружены коммерческие неисправности, не установленные при передаче, то всю ответственность перед грузополучателем за несохранность груза несет владелец железнодорожного

подъездного пути.

Проверка массы груза, его количества и состояния должна осуществляться железной дорогой при его выдаче получателю в обязательном порядке в следующих случаях: прибытия груза в неисправном вагоне, контейнере, а также в вагоне, контейнере с поврежденными запорно-пломбировочными устройствами или такими устройствами попутных станций; прибытия груза с признаками недостачи либо повреждения или порчи при перевозке груза в открытом подвижном составе; прибытия скоропортящегося груза с нарушением срока его доставки или нарушением температурного режима при перевозке груза в рефрижераторном вагоне; прибытия груза, погруженного железной дорогой; выдачи груза, выгруженного железной дорогой в местах общего пользования.

Конкретные способы проверки массы груза, его состояния и количества мест применительно к отдельным видам выдаваемых получателю грузов определены Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте. В частности, грузы, перевозимые навалом, насыпью, масса которых была определена взвешиванием, выдаются с проверкой массы, как правило, на весах того же типа, на каких она была определена. При этом масса тары вагона принимается согласно трафарету на вагоне. При наличии вагонных весов у грузополучателя разрешается производить взвешивание тары вагона. Грузы, масса которых при отправлении была определена по обмеру, расчетным путем, выдаются с проверкой и определением массы груза тем же способом, что и при отправлении. Тарные, штучные грузы, масса которых при отправлении была определена по стандарту и по трафарету, выдаются с проверкой количества мест в отправке и массы или количества единиц груза только в поврежденных местах. Картофель, капуста и другие овощи, бахчевые культуры, перевозимые навалом, в том числе в сетках, выдаются грузополучателю с проверкой их массы. Выдача скоропортящихся грузов, перевозимых в упаковке, в том числе в ящиках открытого типа, масса которых определена при отправлении по трафарету или по стандарту, осуществляется с проверкой только в поврежденных местах (п. 24 Правил).

В тех случаях, когда из транспортного законодательства не вытекает обязанность железной дороги осуществить проверку груза при выдаче получателю, тем не менее не исключена возможность ее участия в такой проверке, так сказать, на коммерческой основе. В ст. 45 ТУЖД (ст. 41 УЖТ РФ) имеется норма, согласно которой по просьбе грузополучателя железная дорога может принимать в соответствии с договором участие в проверке состояния груза, его массы, количества мест (видимо, предполагается, что такое "участие" железной дороги должно оплачиваться по отдельному договорному тарифу).

В силу ст. 46 ТУЖД (ст. 42 УЖТ РФ) если на железнодорожной станции назначения при проверке состояния груза, его массы, количества мест обнаружены недостача, повреждение (порча) груза (надо понимать, и при участии железной дороги в проверке груза на договорных началах) либо такие обстоятельства установлены составленным в пути следования коммерческим актом, железнодорожная станция обязана определить размер фактической недостачи, повреждения (порчи) груза и выдать грузополучателю коммерческий акт. При необходимости проведения экспертизы железная дорога по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает экспертов либо соответствующих специалистов.

Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств: несоответствия наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в перевозочных документах; повреждения (порчи) груза; обнаружения груза без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза; возвращения железной дороге похищенного груза; непередачи железной

дорогой груза на железнодорожный подъездной путь в течение 24 часов после оформления документов о выдаче груза. При наличии данных обстоятельств коммерческий акт должен быть составлен в следующие сроки: при выгрузке груза в местах общего пользования - в день выгрузки или в день выдачи груза получателю; при выгрузке грузов в местах необщего пользования - в день выгрузки грузов; в пути следования груза - в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом. Во всяком случае коммерческий акт должен быть составлен в течение следующих суток (ст. 134 ТУЖД, ст. 119 УЖТ РФ).

По своему содержанию коммерческий акт представляет собой документ, в котором указываются: точное и подробное описание состояния груза и тех обстоятельств, при которых обнаружена его несохранность; данные о том, правильно ли погружены, размещены и закреплены грузы в подвижном составе, а также имеется ли защитная маркировка для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе. При этом в коммерческий акт не допускается вносить какие-либо предположения и выводы о причинах несохранности груза либо виновности одной из сторон договора перевозки.

Требования к оформлению коммерческого акта сводятся к тому, что он составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений. Коммерческий акт должен быть подписан грузополучателем, если он участвует в проверке груза, и работниками железной дороги, указанными в правилах перевозок грузов.

Коммерческий акт должен быть выдан грузополучателю по его требованию железнодорожной станцией назначения в течение трех дней. В случае отказа железнодорожной станции от составления коммерческого акта, его ненадлежащего оформления грузополучатель вправе подать заявление о допущенном нарушении в письменной форме в отделение (управление) железной дороги, непосредственно или через начальника железнодорожной станции, которое должно дать мотивированный ответ по существу заявления в отношении скоропортящихся грузов - в течение одного дня, в отношении других грузов - в течение трех дней со дня получения заявления грузополучателя.

Сведения о выдаче коммерческого акта, а в равной степени о выдаче груза без его проверки фиксируются в железнодорожной транспортной накладной путем учинения на ней соответствующих отметок, которые удостоверяются подписью начальника железнодорожной станции или уполномоченного им работника станции и штампом железнодорожной станции.

При необходимости проведения экспертизы для определения фактического размера недостачи, повреждения (порчи) груза железная дорога по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает экспертов или соответствующих специалистов, о чем уведомляется грузополучатель. Последний имеет право участвовать в экспертизе прибывшего в его адрес груза. Экспертиза, проведенная без участия уполномоченного представителя железной дороги, считается недействительной. Результаты экспертизы должны быть оформлены актом, который подписывается экспертами и всеми иными лицами, участвующими в экспертизе. Акт экспертизы должен содержать мотивированные выводы о причинах несохранности груза, размере его повреждения (порчи), а также о сумме, на которую понизилась стоимость груза. Расходы на проведение экспертизы возлагаются на железную дорогу или грузополучателя в зависимости от того, по чьей инициативе проводится экспертиза, с последующим отнесением всех затрат на сторону, виновную в несохранности груза.

Для вывоза груза со станции грузополучатель предъявляет накладную с отметкой о внесении всех причитающихся платежей, а на станциях, где установлен порядок вывоза груза по пропускам,

также пропуск, подписанный уполномоченным работником станции. При вывозе груза с территории станции пропуск на контрольно-пропускном пункте у грузополучателя изымается. Если груз вывозится по частям, пропуск изымается при вывозе последней части груза.

Если вывоз груза производится после истечения срока бесплатного хранения, грузополучатель предъявляет приемосдатчику квитанцию об уплате сбора за хранение груза (п. 35 Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте).

Таким образом, как и прежде, в советское время, перевозчик (железная дорога) и грузополучатель обладают разными возможностями по фиксации фактов недостачи, повреждения (порчи) груза и определению их размера, а также причин несохранности грузов, поскольку транспортное законодательство допускает составление соответствующих документов, удостоверяющих указанные факты, железной дорогой в одностороннем порядке (без участия получателя).

Некоторой компенсацией интересов грузополучателя, безусловно ущемляемых в подобной ситуации, может служить норма, содержащаяся в ст. 796 ГК, согласно которой документы о причинах несохранности груза (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза.

К числу правил, необоснованно перешедших в новые ТУЖД и УЖТ РФ из советского транспортного законодательства, следует отнести и норму, позволяющую руководителям железных дорог в одностороннем порядке увеличивать сбор за хранение выгруженных грузов, контейнеров (до его пятикратного размера), а также плату за пользование вагонами, контейнерами, задержанными свыше 24 часов (до ее двукратного размера). Имеется в виду норма, содержащаяся в ст. 47 ТУЖД, которая наделяет руководителей железных дорог таким правом "в связи с несвоевременной выгрузкой грузов, вывозом их с железнодорожных станций грузополучателями и возникновением по данным причинам технологических затруднений на железнодорожных станциях". Данное законоположение было воспринято судебной-арбитражной практикой с оговоркой об обязательности уведомления грузополучателей о таком шаге руководителя железной дороги. В Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 имеется разъяснение, согласно которому при возникновении споров, связанных с увеличением железной дорогой в соответствии со ст. 47 ТУЖД сбора за хранение выгруженных грузов, контейнеров и платы за пользование вагонами, контейнерами, следует иметь в виду, что такие сборы и плату могут устанавливать только руководители железных дорог с извещением в письменной форме конкретного грузополучателя. Если грузополучатель отрицает получение письменного уведомления, железная дорога должна представить доказательства направления такого уведомления. Ссылка железной дороги на то, что о повышении сбора и платы было вывешено объявление на железнодорожной станции, во внимание приниматься не должна (п. 13 Постановления).

Не встретила указанная норма возражений и в юридической литературе, в которой подчеркивается, что как повышенный сбор за хранение грузов, так и повышенная плата за пользование вагонами "может вводиться в отношении всех грузополучателей, а не только тех, которые несвоевременным вывозом грузов вызвали технологические затруднения в работе станций" <*>. Более того, отдельные авторы приветствуют наделение железной дороги правом в одностороннем порядке многократно увеличивать размер централизованно установленных сборов за хранение грузов и платы за пользование вагонами. Так, В.Б. Ляндрес пишет: "Установление такого

правила имеет стимулирующее значение: в целях избежания лишних затрат дает возможность в суточный срок вывезти грузы со станции, освободить железнодорожный подвижной состав" <*>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 88 - 89 (автор соответствующего Комментария - В.Б. Ляндрес).

<*> Там же.

На наш взгляд, данная чисто административная мера если и может к чему-то стимулировать грузополучателей, то только к отказу от приемки и вывоза с железнодорожных станций просроченных грузов во избежание уплаты пятикратного тарифа сбора за их хранение.

Кроме того, как видно из содержания ст. 47 ТУЖД, несмотря на то, что данная норма о взыскании повышенных сборов и платы подлежит применению ко всем грузополучателям, в том числе и не допускавшим просрочку в приеме грузов от железной дороги, указанная статья все же предусматривает исключения в отношении тех из них, которые имеют договоры с железной дорогой. Видимо, по мнению разработчиков ТУЖД, освобождение таких грузополучателей от необходимости уплаты повышенных сборов за хранение грузов и платы за пользование вагонами должно включаться в круг дополнительных (платных) услуг, оказываемых железной дорогой на коммерческой основе.

Между тем, на наш взгляд, очевидно противоречие указанной нормы другим положениям федерального законодательства. В соответствии с п. 1 ст. 424 ГК в предусмотренных законом случаях применяются цены (тарифы, расценки, ставки и т.п.), устанавливаемые или регулируемые уполномоченными на то государственными органами. Как известно, железные дороги объявлены федеральными унитарными предприятиями с правом хозяйственного ведения на закрепленное за ними имущество. Так, согласно ст. 2 Федерального закона "О федеральном железнодорожном транспорте" железная дорога - основное государственное унитарное предприятие железнодорожного транспорта, обеспечивающее при централизованном управлении и во взаимодействии с другими железными дорогами и видами транспорта потребности экономики и населения в перевозках в обслуживаемом регионе на основе регулирования производственно-хозяйственной и иной деятельности предприятий и учреждений, входящих в его состав.

Кроме того, тарифы на перевозки железными дорогами устанавливаются федеральными органами исполнительной власти. Правила исчисления ставок платы за пользование вагонами и контейнерами и сборов утверждаются в порядке, установленном Правительством РФ. Причем сведения об изменениях тарифов на перевозки грузов, а также сборов должны сообщаться в средствах массовой информации не позднее чем за 10 дней до введения таких изменений федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта (ст. 7 ТУЖД). Противоречие ст. 47 ТУЖД названным законоположениям представляется очевидным.

Тот же В.Б. Ляндрес, ссылаясь на инструктивные указания Госарбитража СССР 1960-х годов, приходит к неожиданному выводу о том, что грузополучатели не имеют права оспорить необоснованные действия руководителя железной дороги по увеличению сборов за хранение грузов и платы за пользование вагонами в судебном порядке. Он пишет: "Увеличение повышенного размера сбора, платы относится к исключительной компетенции руководителей железной дороги. Если грузоотправитель, грузополучатель считают действия руководителей железной дороги о повышении сбора, платы незаконными, они вправе их обжаловать в МПС или в прокуратуру. В случаях

выявления при разрешении спора нарушений со стороны руководителей железной дороги условий установления сбора, платы СУД ДОЛЖЕН направить в управление железной дороги при МПС СООБЩЕНИЯ С КОНКРЕТНЫМИ ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ О ПРИНЯТИИ СООТВЕТСТВУЮЩИХ МЕР..." (выделено мной. - В.В.) <*>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 90.

Такого рода рассуждения трудно комментировать. Как будто бы и не было Конституции РФ 1993 г., гарантирующей каждому судебную защиту, в том числе и от незаконных действий государственных и иных органов и их должностных лиц (ст. 46, 47), равно как и нового Гражданского кодекса РФ, обеспечивающего судебную защиту всякому нарушенному субъективному гражданскому праву (ст. 1, 11, 13, 16 и др.). Действительно, когда-то (очень давно!) государственные арбитражи, подконтрольные исполнительной власти, писали сообщения о выявленных ими при разрешении споров нарушениях в деятельности предприятий и организаций, но с 1992 г. действует система арбитражных судов, которые при выявлении серьезных нарушений выносят частные определения, а не направляют нарушителям "сообщения о принятии соответствующих мер".

Конечно же, решение руководителя железной дороги об увеличении сбора за хранение грузов или платы за пользование вагонами может быть оспорено грузоотправителями, грузополучателями в суде, арбитражном суде, как, впрочем, и любой другой акт, противоречащий законодательству и нарушающий права того лица, которое обратилось в суд. И такой спор должен быть рассмотрен судом, арбитражным судом, и если при этом будет установлено, что решение руководителя железной дороги издано с нарушением требований законодательства и ущемляет права грузоотправителей или грузополучателей, оно должно быть признано недействительным.

К сожалению, принятие нового УЖТ РФ не решило рассматриваемую проблему, а лишь усугубило положение. Согласно ст. 43 УЖТ РФ в связи с несвоевременным приемом вагонов, несвоевременной выгрузкой грузов на железнодорожных станциях, железнодорожных путях необщего пользования, несвоевременным вывозом грузов с железнодорожных станций грузополучателями и возникновением по данным причинам технологических затруднений на железнодорожных станциях перевозчик в отношении грузополучателей и обслуживающих грузоотправителей и грузополучателей своими локомотивами владельцев железнодорожных путей необщего пользования, по вине (?) которых возникли указанные затруднения, имеет право, в том числе по обращению владельца инфраструктуры, увеличить размеры: сбора за хранение выгруженных грузов, контейнеров - до пятикратного размера; платы за пользование вагонами, контейнерами, задержанными на железнодорожных путях необщего пользования более чем на 24 часа после окончания технологического времени, установленного договором с перевозчиком, а также на железнодорожных станциях - до двукратного размера указанной платы.

Об увеличении размеров соответствующих сбора и платы грузоотправители и обслуживающие грузоотправителей и грузополучателей своими локомотивами владельцы железнодорожных путей необщего пользования уведомляются в письменной форме. Увеличенные размеры сбора и платы для указанных лиц вводятся с 24 часов дня, когда ими получено уведомление. Уплата сбора в увеличенном размере производится грузополучателями, а платы - грузополучателями либо обслуживающими их своими локомотивами владельцами железнодорожных путей необщего пользования (с последующей компенсацией грузополучателями их расходов на внесение указанной

платы в повышенном размере).

На первый взгляд новая система введения и взимания сбора за хранение грузов и платы за пользование вагонами и контейнерами кажется более предпочтительной и приемлемой по сравнению с ранее действовавшим порядком. Наиболее бросающееся в глаза отличие между ними состоит в том, что обязанность уплачивать соответствующие сбор и плату теперь вводится не поголовно для всех грузополучателей, чьи грузы доставляются на железнодорожную станцию, а только в отношении тех из них (а также обслуживающих их владельцев железнодорожного пути необщего пользования), по чьей вине имели место факты несвоевременных приема вагонов и выгрузки грузов, что послужило причиной определенных затруднений на железнодорожной станции.

Однако то обстоятельство, что принятие мер по введению повышенных ставок сбора за хранение грузов и платы за пользование вагонами и контейнерами теперь возложено на перевозчиков и указанные меры применяются ими по отношению к своим контрагентам по договорам перевозки, эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования, подачи и уборки вагонов, свидетельствует об изменении правовой природы соответствующих правоотношений. Теперь действия перевозчика по введению повышенных размеров сбора и платы должны рассматриваться как разрешенное законом одностороннее изменение гражданско-правовых обязательств, вытекающих из соответствующих договоров (ст. 310 ГК).

Следствием такой правовой квалификации действий перевозчика является кардинальное изменение способов защиты нарушенных прав и законных интересов грузополучателей. Если ранее, пока действовал административный порядок введения повышенных размеров сбора за хранение грузов и платы за пользование вагонами и контейнерами, указанные меры принимались начальником станции, руководителем железной дороги и распространялись на всех грузополучателей, грузополучатели были вправе добиваться признания соответствующих административных актов недействительными по суду, то теперь ситуация резко изменилась. Поскольку увеличение размера подлежащих взиманию с грузополучателей сбора за хранение грузов и платы за пользование вагонами и контейнерами квалифицируется в качестве санкционированных законом действий перевозчика по одностороннему изменению обязательств, вытекающих из договоров (мера оперативного воздействия), возможность оспаривания таких действий перевозчика со стороны грузополучателей практически исключается. Вопрос об обоснованности введения перевозчиком повышенных размеров сбора и платы теперь может быть предметом судебного рассмотрения лишь в рамках имущественного спора по искам перевозчиков о взыскании с грузополучателей (обслуживающих их владельцев железнодорожных путей необщего пользования) задолженности по соответствующим сбору и плате.

И в данном случае не может не вызвать удивления особое отношение законодателя к так называемым владельцам инфраструктур. Указанные лица, обладая железнодорожными станциями, железнодорожными путями и иным железнодорожным хозяйством общего пользования, как раз и являются теми организациями, которые испытывают "технологические затруднения на железнодорожных станциях" в результате несвоевременного приема грузополучателями вагонов и несвоевременной выгрузки грузов (ст. 43 УЖТ РФ). Тем не менее их непосредственному воздействию на виновных грузополучателей законодатель предпочел действия перевозчиков по введению повышенных сбора за хранение грузов и платы за пользование вагонами (по обращению тех же владельцев инфраструктур). Данное обстоятельство позволяет владельцам инфраструктур иметь избирательные отношения (не юридические, а фактические) с грузополучателями, действуя при этом "чужими руками". Представляется, что такой подход не на пользу имущественному обороту.

Особым образом регулируются действия грузополучателя и железной дороги в тех случаях, когда груз по истечении установленных сроков его доставки не поступает на железнодорожную станцию назначения и по этой причине станция назначения по требованию грузополучателя принимает меры к розыску груза. Розыск неприбывшего груза осуществляется в порядке, предусмотренном Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте (п. 38), согласно которым в случае неприбытия груза на станцию назначения в установленный срок доставки грузополучатель предъявляет станции подлинную квитанцию о приеме груза или надлежаще заверенную копию квитанции о приеме груза к перевозке. Станция назначения должна убедиться в неприбытии груза на станцию назначения и для проверки подлинности предъявленной квитанции о приеме груза к перевозке запросить станцию отправления. Станция отправления, получив такой запрос, в суточный срок обязана дать ответ с подтверждением приема груза к перевозке с указанием сведений всех граф накладной согласно книге приема грузов к отправлению. После получения ответа с подтверждением подлинности предъявленных документов уполномоченный работник станции назначения должен сделать отметку "Груз не прибыл" в предъявленной квитанции и заверить данную запись календарным штемпелем станции назначения и своей подписью с указанием должности.

Розыск груза, не прибывшего по назначению в указанный в квитанции о приеме груза срок, производится по заявлению грузополучателя станцией назначения.

В подтверждение обоснованности требования о розыске груза грузополучатель представляет квитанцию о приеме груза, а при ее отсутствии - один из следующих документов: счет-фактуру поставщика (в подлиннике или в копии), документ поставщика (грузоотправителя), заменяющий счет-фактуру, если указанные документы имеют данные о роде груза, дате отгрузки, станции и железной дороге отправления, станции и железной дороге назначения, номере накладной, по которой груз сдан к перевозке, и номере вагона (при вагонной отправке) или номере контейнера (при отправке груза в контейнере).

В случае неприбытия груза, перевозимого с использованием электронной накладной, в указанный в квитанции о приеме груза срок грузополучатель также может предъявить железной дороге требование о розыске груза. Для этого грузополучатель подает начальнику станции назначения письменное заявление, в котором указывает номер отправки и станцию отправления. Розыск груза производится через автоматизированную информационную систему организации перевозок грузов.

Розыск груза, следующего из-за границы или со станций железных дорог государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, производится станцией назначения на условиях действующих международных соглашений.

На фоне детальной регламентации порядка выдачи грузов на железнодорожном транспорте весьма бледно выглядит правовое регулирование соответствующих правоотношений, складывающихся при воздушной перевозке грузов. В этой сфере законодатель ограничился установлением обязанности перевозчика уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, предусмотренные договором воздушной перевозки, федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, а также обязанности грузополучателя принять и вывезти груз, за исключением случаев, когда последний имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза (ст. 111 ВК).

При этом остается неясным, как конкретные условия выдачи груза, доставленного в аэропорт назначения, могут определяться договором воздушной перевозки этого груза, который, как известно,

заключается между перевозчиком и грузоотправителем без участия грузополучателя.

На внутреннем водном транспорте обязательство перевозчика по выдаче груза получателю включает в себя обязанность уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия груза в порт назначения. Так же, как и на железнодорожном транспорте, груз выдается грузополучателю после внесения всех причитающихся перевозчику платежей за перевозку этого груза. Подтверждением выдачи груза является подпись грузополучателя в дорожной ведомости. В отличие от железнодорожных перевозок порядок выдачи и вывоза грузов может быть определен соглашением сторон: грузополучателем и перевозчиком, - и указанный порядок (предусмотренный соглашением сторон) исключает применение норм, устанавливающих порядок выдачи груза, которые определены правилами перевозок грузов (ст. 79 КВВТ).

Прибывший в адрес грузополучателя груз хранится в порту назначения бесплатно в течение суток, не считая дня прибытия груза. Хранение груза сверх указанного срока осуществляется за отдельную плату. Однако при задержке выдачи груза по вине перевозчика плата за хранение не взыскивается.

Имеется ряд специальных правил, учитывающих особенности перевозки грузов на внутреннем водном транспорте. В частности, КВВТ (ст. 79) предусмотрено, что если груз адресован в пункт, где нет помещений, пригодных для хранения данного груза, а грузополучатель к моменту прибытия груза за ним не явился, хотя и был своевременно извещен, груз может быть доставлен перевозчиком (за счет получателя) в ближайший пункт, где имеются необходимые складские помещения. При отсутствии такой возможности перевозчик обязан немедленно уведомить грузоотправителя о неявке грузополучателя и потребовать от него указаний о том, как поступить с грузом. Договором может быть предусмотрено, что за время ожидания судном выгрузки и приема груза грузополучателем, а также за время ожидания соответствующего распоряжения грузоотправителя с грузополучателя взыскивается неустойка, связанная с простоем судна, а в случае доставки груза в другой пункт компенсируются расходы по выгрузке, платежи за хранение груза в пункте вынужденной выгрузки, а также расходы по дополнительной перевозке груза (п. 6 ст. 79 КВВТ).

Представляется, однако, что применение указанной нормы на практике вызовет немало проблем. Дело в том, что сторонами обязательства, вытекающего из договора перевозки груза, являются грузоотправитель и перевозчик. Поэтому включение в такой договор условия о какой-либо неустойке, подлежащей взысканию с грузополучателя, будет противоречить п. 3 ст. 308 ГК, предусматривающему императивное правило, согласно которому обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (для третьих лиц). Видимо, условие о такой неустойке может быть установлено лишь в договоре об организации перевозок грузов, заключаемом между перевозчиком и грузоотправителем, который предъявляет грузы к перевозке на судне после выгрузки грузов, прибывших в его адрес. Не исключена возможность заключения отдельного соглашения (с условием о соответствующей неустойке, взыскиваемой с грузополучателя) между перевозчиком и грузополучателем о порядке выгрузки грузов, прибывающих в адрес указанного грузополучателя. Однако это возможно лишь в том случае, если перевозки грузов, предназначенных данному грузополучателю, носят систематический характер.

Выгодно отличаются от правил, применяемых на железнодорожном транспорте (с точки зрения обеспечения законных интересов грузополучателей), действующие на внутреннем водном транспорте правила проверки груза при его выдаче. В соответствии со ст. 80 КВВТ перевозчик и грузополучатель обязаны совместно проверить в пункте назначения массу груза, прибывшего в неисправном судне или

с неисправными пломбами на трюмах судна, а также в случае прибытия груза с признаками частичной утраты или повреждения (порчи). При исправности транспортной тары или пакета груз выдается по количеству мест (пакетов) без проверки массы, если иное не установлено договором перевозки груза. Если недостача, повреждение (порча) груза обнаружены в пункте назначения, перевозчик обязан определить размер фактической недостачи, повреждения (порчи) груза и суммы, на которую понизилась его стоимость. При этом расходы, связанные с определением размера фактической недостачи, повреждения (порчи) груза и суммы, на которую понизилась его стоимость, в том числе на проведение независимой экспертизы, несет перевозчик.

Как и при перевозках грузов железнодорожным транспортом, выявленные при выдаче груза получателю факты, которые могут свидетельствовать о несохранности груза, должны быть удостоверены коммерческим актом или актом общей формы. Согласно ст. 160 КВВТ коммерческий акт составляется в следующих случаях: несоответствия фактического наименования груза, а также его массы и количества мест данным, указанным в перевозочном документе; повреждения (порчи) груза; обнаружения груза без перевозочных документов или перевозочных документов без груза; возвращения перевозчику похищенного груза. Формы коммерческого акта и акта общей формы, а также правила их составления определяются правилами перевозок грузов.

Правда, некоторые сомнения вызывает содержащаяся в ст. 160 КВВТ норма о том, что отказ в составлении коммерческого акта может быть обжалован в порядке, установленном правилами перевозок грузов. Представляется, что оптимальное место для правил об обжаловании отказа в составлении и выдаче коммерческого акта - именно Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. Отсылка же к законодательству Российской Федерации может привести к трудноразрешимой проблеме, связанной с тем, что в соответствии с ГК (п. 2 ст. 3) гражданское законодательство состоит из Гражданского кодекса РФ и принятых в соответствии с ним иных федеральных законов, регулирующих гражданские правоотношения. Не думаем, что разработчики КВВТ имели в виду, что порядок обжалования отказа перевозчика в составлении и выдаче коммерческого акта при перевозках грузов внутренним водным транспортом будет регулироваться отдельным федеральным законом.

Не может вызывать сомнений также императивный характер нормы, согласно которой в случаях выдачи груза, прибывшего в технически исправном судне или контейнере с неповрежденными пломбами или с проводником, коммерческий акт не составляется (п. 4 ст. 160 КВВТ). Ведь данные обстоятельства никак не могут свидетельствовать о том, что в период перевозки груза была обеспечена его сохранность. Повреждение и порча груза, несмотря на исправность перевозочных средств и пломб, могут иметь место в силу его неправильной погрузки и крепления грузоотправителем или перевозчиком, значительного превышения сроков его доставки, аварии в пути следования и по другим причинам. А в подобных случаях перевозчику надо бы определять фактический размер недостачи, повреждения (порчи) груза, что невозможно сделать без проверки груза и составления коммерческого акта.

По договору автомобильной перевозки груз выдается перевозчиком в пункте назначения грузополучателю, указанному в накладной. Получение груза удостоверяется подписью представителя грузополучателя и печатью (штампом) последнего (ст. 72 УАТ).

При городских и пригородных перевозках в случае отказа грузополучателя принять доставленный в его адрес груз по причинам, не зависящим от автотранспортной организации, груз переадресовывается грузоотправителем другому грузополучателю или возвращается перевозчиком грузоотправителю. При таких условиях на грузоотправителя возлагается обязанность возместить перевозчику стоимость перевозки груза в оба конца, а также уплатить штраф за простой автомобиля.

Применительно к междугородным перевозкам, а также перевозкам в порядке централизованного вывоза грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней) и аэропортов установлена обязанность грузополучателя принять от перевозчика доставленный груз, за исключением случаев, когда качество груза вследствие порчи или повреждения, за которые автотранспортная организация несет ответственность, изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению.

Так же, как и при железнодорожных и водных перевозках, грузы, прибывшие в исправных автомобилях, прицепах, отдельных секциях автомобиля, контейнерах и цистернах с неповрежденными пломбами грузоотправителя, выдаются грузополучателю без проверки веса и состояния груза и количества грузовых мест (ст. 65 УАТ). Проверка груза осуществляется при его выдаче получателю лишь в строго определенных случаях, а именно: прибытия груза в неисправном кузове подвижного состава или в исправном кузове, но с поврежденными пломбами; поступления скоропортящегося груза с нарушением установленного срока доставки или температурного режима; прибытия груза, погруженного перевозчиком со склада грузовой автостанции; выдачи груза со склада грузовой автостанции. Тарные и штучные грузы во всех случаях выдаются перевозчиком с проверкой веса и состояния только в поврежденных местах (ст. 66 УАТ).

На наш взгляд, положения законодательства, позволяющие автоперевозчику уклоняться от проверки веса, состояния и количества мест груза при его выдаче грузополучателю, не учитывают специфику автомобильных перевозок грузов. По общему правилу перевозка груза производится автотранспортной организацией без сопровождения его экспедитором грузоотправителя и грузополучателя. Напротив, функции экспедитора возлагаются на водителя автотранспортной организации (естественно, за отдельную плату). Данное обстоятельство предполагает, что грузы должны приниматься к перевозке автотранспортной организацией под ее полную материальную ответственность, поскольку экспедиционное обслуживание безусловно включает в себя обеспечение сохранности перевозимых грузов.

Кроме того, соответствующие законоположения не отвечают требованиям рынка. В условиях жесткой конкуренции между организациями и индивидуальными предпринимателями, занимающимися автомобильными перевозками грузов, вряд ли выбор грузоотправителей и грузополучателей остановится на тех автоперевозчиках, которые будут слепо следовать нормам УАТ, необоснованно освобождая последних не только от ответственности за несохранность перевозимых грузов, но и от необходимости проверки груза при его выдаче грузополучателю в пункте назначения.

В случае если при проверке в пункте назначения веса, количества мест или состояния груза обнаруживаются недостача, повреждение (порча) груза, автотранспортная организация обязана определить размер фактической недостачи или повреждения (порчи) груза, в том числе путем приглашения соответствующих специалистов (ст. 68 УАТ). Факты несохранности грузов удостоверяются записями в транспортных документах, а в случае разногласий между автотранспортной организацией и грузополучателем (грузоотправителем) - актами установленной формы (ст. 157 УАТ).

Значительным своеобразием отличается исполнение обязательств по выгрузке и выдаче груза получателю по договору морской перевозки груза. Как отмечалось ранее, получателем груза по договору морской перевозки по коносаменту признается любой законный держатель оригинала коносамента. Таким образом, в зависимости от вида коносамента (как ценной бумаги) получателем груза считается: по именному коносаменту - получатель, который указан в коносаменте, или лицо,

которому коносамент передан по именной передаточной надписи или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования; по ордерному коносаменту - лицо, приказу которого составлен коносамент, а при наличии в коносаменте передаточных надписей - лицо, указанное в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявитель коносамента с последней бланковой надписью; по коносаменту на предъявителя - лицо, предъявившее коносамент. В случаях, когда перевозка груза осуществляется на основании морской накладной или иного подобного документа, перевозчик может выдать груз получателю, указанному в таком документе, или получателю, указанному отправителем (ст. 158 КТМ).

В отличие от иных транспортных уставов и кодексов КТМ не содержит норм, устанавливающих обязанность грузополучателя принять от перевозчика доставленный ему груз. Видимо, этим объясняется детальное регулирование судьбы невостребованного груза, а также груза, от которого отказался грузополучатель. В соответствии со ст. 159 КТМ в случае, если для перевозки груза предоставлено не все судно и в порту выгрузки получатель не востребовал груз или отказался от него либо так задержал его прием, что груз не мог быть выгружен в установленное время, перевозчик вправе сдать груз на хранение на склад или в иное надежное место за счет и на риск управомоченного распоряжаться грузом лица с уведомлением об этом отправителя или фрахтователя, а также получателя, когда он известен перевозчику.

При перевозке груза по чартеру с условием о предоставлении всего судна выгрузка и сдача груза на хранение могут быть осуществлены перевозчиком лишь по истечении сталийного и контрсталийного времени и при том условии, что в этот период не поступило иное распоряжение отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица.

Если груз, сданный перевозчиком на склад на хранение, не будет востребован или фрахтователь (отправитель) не уплатит перевозчику все платежи, связанные с перевозкой данного груза, перевозчик получает право реализовать указанный груз, а вырученную от продажи груза сумму за вычетом причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и реализацию груза передать фрахтователю (отправителю). При недостаточности вырученной суммы перевозчик вправе потребовать от фрахтователя (отправителя) уплаты недостающей суммы.

На стороне получателя (при выдаче ему груза) лежит обязанность возместить перевозчику расходы, понесенные в связи с перевозкой груза (произведенные на счет груза), внести плату за простой судна в порту выгрузки, а в случаях, предусмотренных коносаментом или другим документом, на основании которого осуществлялась перевозка, - уплатить фрахт и плату за простой судна в порту погрузки. Исполнение данной обязанности получателем обеспечивается правом удержания груза до уплаты указанных сумм, которым наделяется перевозчик.

В отличие от транспортных организаций иных видов транспорта морской перевозчик не наделен правом свободной продажи груза, являющегося предметом удержания. Требования морского перевозчика, удерживающего груз, удовлетворяются за счет его стоимости в объеме и в порядке, которые установлены гражданским законодательством (п. 4 ст. 160 КТМ). Это означает, что обращение взыскания на удерживаемый груз производится перевозчиком путем его продажи с публичных торгов на основании решения суда (ст. 350, 360 ГК).

В ходе выдачи груза при фактической или предполагаемой его утрате либо повреждении получатель и перевозчик обязаны предоставлять друг другу возможность проводить осмотр груза или проверку его состояния до выдачи груза получателю. Расходы на осмотр груза или проверку его состояния несет тот, кто потребовал их проведения. Однако, если в результате проведенных по

требованию получателя осмотра или проверки состояния груза будут установлены факты несохранности груза, ответственность за которые возлагается на перевозчика, соответствующие расходы возмещаются перевозчиком (ст. 161 КТМ).

Специфический характер именно для договора морской перевозки груза имеет правило, согласно которому если до выдачи или во время выдачи груза получатель в письменной форме не сделал заявления перевозчику об утрате или о повреждении груза, считается, что груз получен в соответствии с условиями коносамента при отсутствии доказательств об ином (ст. 162 КТМ). Правда, необходимо оговориться, что данная норма не означает непрямого освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза при отсутствии соответствующего заявления получателя. В связи с этим, например, Г.Г. Иванов указывает: "Если получатель не сделал заявления об утрате или повреждении груза, считается, что он принял груз в соответствии с условиями коносамента. Однако это является доказательством *prima facie*, т.е. получатель не лишается возможности доказывать, что, несмотря на отсутствие заявления, груз был доставлен в ненадлежащем состоянии. Доказав факт утраты или повреждения груза, получатель лишь вновь возлагает на перевозчика бремя доказывания того, что ущерб был причинен в результате наступления обстоятельств, за последствия которых он ответственности не несет" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 287.

Факты несохранности грузов, обнаруженные при их выдаче получателю, и другие обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя или получателя груза, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы. Коммерческий акт составляется для удостоверения: несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза в натуре и указанными в перевозочном документе данными; повреждения груза; обнаружения груза без документов, а также документов без груза; возвращения перевозчику похищенного груза (ст. 402 КТМ).

Плата за перевозку груза

Основная обязанность грузоотправителя как стороны по договору перевозки груза заключается в том, что он должен уплатить за перевозку груза установленную плату.

Общие правила об оплате перевозки грузов содержатся в ГК, согласно которому за перевозку грузов взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Плата за перевозку грузов транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами (ст. 790 ГК).

Транспортные уставы и кодексы (за исключением КТМ) предусматривают в качестве общего правила, что исполнение грузоотправителем обязанности по оплате перевозки груза должно носить предварительный характер, т.е. провозная плата должна вноситься грузоотправителем до отправления груза из пункта отправления. Так, ТУЖД установлено, что плата за перевозку груза и иные причитающиеся железной дороге платежи вносятся грузоотправителем, как правило, до момента отправления груза с железнодорожной станции, если иное не предусмотрено Уставом или договором.

И лишь в порядке исключения начальник железной дороги отправления при перевозке груза в местном сообщении по согласованию с грузоотправителем и грузополучателем может принимать решение о внесении на железнодорожной станции назначения платы за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге платежей. В случае перевозки груза в прямом сообщении такое решение может быть принято начальником дороги только по согласованию с Министерством путей сообщения РФ. Обязательным условием принятия решения об оплате перевозки грузополучателем на станции назначения является согласование предоставления грузоотправителем или грузополучателем гарантии внесения платы за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге платежей, а также действий сторон на случай нарушения взятых ими обязательств (ст. 36 ТУЖД) <*>.

<*> По Общему уставу российских железных дорог 1885 г. допускалась перевозка груза с наложенным платежом, когда обязанность по оплате перевозки возлагалась на грузополучателя. Для оформления перевозки с условием о наложенном платеже грузоотправителю не требовалось согласия ни грузополучателя, ни железной дороги.

В новом УЖТ РФ (ст. 30) при сохранении общего порядка оплаты услуг перевозчика, согласно которому причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента приема грузов к перевозке, несколько расширены возможности для применения иного порядка расчетов между участниками договора перевозки. В частности, предусмотрено, что перевозчик по обращению в письменной форме грузоотправителя, согласованному с грузополучателем, может принимать решение о внесении платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей грузополучателем на железнодорожной станции назначения.

Аналогичным образом решается вопрос об оплате перевозки груза по внутренним водным путям. Согласно ст. 75 КВВТ плата за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента отправления груза из начального пункта перевозки, если иное не установлено соглашением сторон.

На автомобильном транспорте до настоящего времени действует норма, согласно которой до внесения провозной платы автотранспортные организации грузы к перевозке не принимают. В виде исключения до внесения провозной платы грузы могут быть приняты к перевозке автотранспортной организацией по разрешению вышестоящего по отношению к ней органа. В случаях последующего внесения провозной платы с грузоотправителя (грузополучателя) взыскивается дополнительно к провозной плате 0,5% суммы платежей за каждый день просрочки внесения провозной платы (ст. 103 УАТ).

В современных условиях, когда автотранспортные организации действуют в форме хозяйственных обществ и товариществ и по этой причине, естественно, не имеют никаких "вышестоящих органов", данная норма все-таки находит широкое применение в судебной практике. Так, по одному из дел, рассмотренных в порядке надзора, Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ отменил судебные акты в части отказа автоперевозчику во взыскании с грузоотправителя дополнительной платы за несвоевременное внесение провозных платежей, указав в своем постановлении следующее.

Согласно ст. 785 и 793 ГК заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной или иного документа на груз, предусмотренного

соответствующим транспортным уставом или кодексом, и в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами. Заключение договора перевозки подтверждено представленными суду истцом документами: заявкой, путевым листом, товарно-транспортной накладной. Факт несвоевременной оплаты оказанных услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом ответчиком не оспаривается.

При таких обстоятельствах решение суда первой инстанции и постановление апелляционной инстанции в части отказа во взыскании с ответчика установленной ст. 103 УАТ дополнительной платы в размере 0,5% суммы платежей за каждый день просрочки внесения провозной платы являются необоснованными. Взыскание дополнительной платы не ставится в зависимость от того, когда грузоотправитель был обязан вносить провозную плату - до осуществления перевозки или после, а также от того, какой порядок внесения провозной платы был обусловлен сторонами <*>.

<*> См.: Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2000. N 2. С. 53 - 54.

В качестве особого способа обеспечения исполнения грузоотправителем обязанности по предварительной уплате провозной платы за предстоящую перевозку сданного перевозчику груза некоторые транспортные уставы и кодексы предусматривают право перевозчика не исполнять свои обязательства по перевозке принятого груза. Более того, невнесение провозной платы и иных платежей за перевозку конкретной партии сданного к перевозке груза может повлечь для грузоотправителя и более серьезные негативные последствия, а именно невозможность потребовать от перевозчика исполнения обязательства по подаче транспортных средств для перевозки следующей партии груза. Например, ТУЖД (ст. 36) предусмотрено, что при несвоевременном внесении грузоотправителем провозной платы и причитающихся железной дороге платежей отправление груза железной дорогой может быть задержано. До внесения указанных платы и платежей за предыдущую перевозку груза подача вагонов, контейнеров для следующей погрузки груза прекращается. И только в исключительных случаях подача вагонов, контейнеров для погрузки груза может осуществляться по указанию в письменной форме начальника железной дороги отправления, согласованному с Министерством путей сообщения РФ. Согласно ст. 75 КВВТ при несвоевременном внесении грузоотправителем провозной платы и иных причитающихся перевозчику платежей перевозчиком может быть задержано отправление груза и прекращена подача судов для следующей погрузки до внесения соответствующей платы и платежей.

К этому следует добавить, что на железнодорожном транспорте применяется особый порядок расчетов за перевозку грузов, который полностью обеспечивает интересы железных дорог. Речь идет о том, что Министерством путей сообщения РФ утвержден Типовой технологический процесс товарных контор станций и технологических центров отделений железных дорог по обработке перевозочных документов. Основу этого документа, а также Положения о порядке проведения операций по доходным счетам Министерства путей сообщения Российской Федерации, утвержденного 25 марта 1994 г. Центральным банком РФ и МПС России, составляет сложившаяся на железных дорогах Российской Федерации система расчетов за перевозки грузов (так называемые расчеты через ТехПД <*>).

<*> ТехПД - Технологический центр по обработке перевозочных документов.

Что касается судебно-арбитражной практики по спорам, связанным с использованием указанного особого порядка расчетов за перевозки грузов, то она, как правило, исходит из того, что расчеты через ТехПД представляют собой самостоятельный, обособленный вид расчетов со специфическими правилами. Списание денежных средств по лицевому счету, открытому клиенту в ТехПД, - это лишь запись в учетных документах. Денежные средства на лицевых счетах в ТехПД отсутствуют. ТехПД выдает клиенту справку, выполняющую только информационную и учетную функцию при расчетах железной дороги с клиентурой за перевозку грузов.

Поэтому если клиент считает, что запись ТехПД в справке о списании с его лицевого счета какой-либо суммы необоснованна, арбитражный суд при доказанности иска может обязать ответчика лишь восстановить запись на лицевом счете клиента в ТехПД, но не взыскивать денежные средства с железной дороги.

Решение о взыскании с железной дороги денежных средств может быть произведено только в случае, когда истец докажет, что эти средства списаны с его расчетного счета и перечислены железной дороге.

Например, Президиумом Высшего Арбитражного Суда РФ рассмотрено в порядке надзора дело, суть которого состояла в том, что грузоотправителем был предъявлен иск к отделению железной дороги о взыскании денежной суммы, необоснованно списанной с его лицевого счета в ТехПД. В дальнейшем истец уточнил предмет иска и просил вернуть необоснованно списанную сумму на его лицевой счет в ТехПД.

Решением арбитражного суда с отделения железной дороги в пользу грузоотправителя была взыскана исковая сумма в полном размере. В апелляционной инстанции дело не рассматривалось. Федеральный арбитражный суд округа своим постановлением также оставил решение без изменения.

Судебные акты были мотивированы тем, что денежные средства списаны с лицевого счета грузоотправителя без его согласия, в связи с чем между ним и отделением железной дороги возникли обязательственные отношения вследствие неосновательного обогащения. Поэтому на основании ст. 1102 ГК списанные денежные средства должны быть возвращены грузоотправителю.

Как следовало из материалов дела, ТехПД списал с лицевого счета грузоотправителя, открытого по его заявлению в том же ТехПД, в соответствии со ст. 116 ТУЖД спорную сумму в качестве штрафа за сверхнормативный простой вагонов. Грузоотправитель полагал, что такое списание могло быть произведено только с его согласия.

По мнению Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ, судебные акты по делу были приняты без учета природы лицевого счета, открытого истцу в ТехПД.

Соответствующий ТехПД был создан на основании приказа начальника железной дороги для обслуживания грузоотправителей и грузополучателей на станциях отделения железной дороги и является структурным подразделением этого отделения, находится на его хозяйственно-финансовом обслуживании.

Деятельность технологических центров по обработке перевозочных документов железных дорог регулируется Типовым технологическим процессом товарных контор станций и технологических центров отделений железных дорог по обработке перевозочных документов, утвержденным

Министерством путей сообщения РФ в 1993 г., и вышеуказанным Положением о порядке проведения операций по доходным счетам МПС России. В основу названных документов была положена сложившаяся на железных дорогах Российской Федерации система расчетов за перевозки грузов.

Пункт 1 ст. 862 ГК предоставляет право юридическим и физическим лицам определять любую форму расчетов, если эта форма предусмотрена законом, установленными в соответствии с ним банковскими правилами и применяемыми в банковской практике обычаями делового оборота.

По заявлению грузоотправителя ТехПД отделения железной дороги открыл для истца лицевой счет, с которого в безакцептном порядке производилось списание денежных средств за перевозки грузов. Тем самым истец согласился не на банковскую, а на иную форму расчетов.

Расчеты через ТехПД представляют собой самостоятельный, обособленный вид расчетов со специфическими правилами. Списание денежных средств по лицевому счету - это лишь запись в учетных документах. Денежные средства на лицевых счетах в ТехПД отсутствуют. Поэтому защита нарушенного права истца возможна только путем восстановления записи на его лицевом счете в ТехПД, а не путем взыскания денежных средств с отделения дороги. Фактически в ходатайстве об уточнении предмета иска истец и просил возвратить сумму, списанную с его лицевого счета в ТехПД, путем обратного зачисления на этот же лицевой счет.

Суд взыскал исковую сумму с расчетного счета ответчика - железной дороги без учета ходатайства истца об уточнении предмета иска. При принятии решения суд не установил фактических обстоятельств дела. Следовало проверить действительное движение денежных средств, выяснить, поступала ли спорная сумма на счет отделения железной дороги.

Необоснованно в судебных актах указано на то, что отношения сторон возникли из неосновательного обогащения и потому должны регулироваться положениями ст. 1102 ГК. Уплата штрафов за сверхнормативный простой вагонов под выгрузкой предусмотрена ст. 116 ТУЖД, поэтому отношения сторон возникли из перевозки.

Поскольку обстоятельства, имеющие значение для дела, были выяснены судом неполно, Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ отменил состоявшиеся судебные акты, а дело направил на новое рассмотрение в первую инстанцию арбитражного суда <*>.

<*> Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 октября 1999 г. N 5839/97 по делу Арбитражного суда Свердловской области N А60-374/97-СЗ.

Правда, через некоторое время судебнo-арбитражная практика по разрешению споров, связанных с расчетами между железными дорогами - перевозчиками и грузоотправителями через ТехПД, была несколько скорректирована. Суммы, вносимые грузоотправителями железным дорогам по договору на производство расчетов через ТехПД, были признаны предварительными (плановыми) платежами за перевозку грузов и дополнительных сборов. Поскольку грузоотправители при расчетах через ТехПД реально перечисляют железным дорогам денежные средства в порядке предварительной оплаты за подлежащие в будущем перевозочные операции, указанные денежные суммы не могут быть использованы перевозчиком в оплату ранее произведенных (в том числе до заключения договора на производство расчетов через ТехПД) перевозок и других операций, связанных с перевозкой грузов, а также в покрытие задолженности за оказанные перевозчиком иные услуги, не предусмотренные договором на производство расчетов через ТехПД.

В случае же необоснованного использования железной дорогой денежных средств, числящихся на лицевом счете грузоотправителя в ТехПД, грузоотправитель (грузополучатель) вправе предъявить железной дороге одно из следующих требований: либо о взыскании с железной дороги необоснованно списанной суммы, либо об обязанности железной дороги внести соответствующие изменения в записи на лицевом счете грузоотправителя (грузополучателя) в ТехПД.

Окончательные расчеты за перевозку грузов осуществляются между перевозчиком и грузополучателем в пункте назначения. Внесение грузополучателем причитающихся перевозчику платежей, как и в случае с провозной платой, вносимой грузоотправителем, носит предварительный характер: доставленный в пункт назначения груз выдается получателю лишь при условии внесения последним соответствующих платежей. Кроме того, на грузополучателя, не обеспечившего своевременных расчетов с перевозчиком, могут быть возложены и иные отрицательные последствия. Так, согласно ст. 36 ТУЖД (ст. 30 УЖТ РФ) до внесения на железнодорожной станции назначения всех причитающихся железной дороге платежей вагоны, контейнеры находятся на ответственном простое грузополучателя и с него взимается сбор за хранение груза или плата за пользование вагонами, контейнерами.

Обязательство грузополучателя по своевременному внесению перевозчику всех причитающихся последнему платежей за перевозку груза обеспечено правом удержания этого груза, которым наделен перевозчик. Общее правило на этот счет содержится в ГК: перевозчик имеет право удерживать переданный ему для перевозки груз в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке (ст. 359, 360), если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства (п. 4 ст. 790).

Транспортные уставы и кодексы, подтверждая право перевозчика на удержание груза, устанавливают (за исключением КТМ) особый порядок обращения взыскания на удерживаемый груз, который в полной мере обеспечивает интересы перевозчика. Например, ТУЖД (ст. 41), УЖТ РФ (ст. 35) предусмотрено, что в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге платежей железная дорога вправе удерживать груз с уведомлением в письменной форме об этом грузоотправителя, который обязан в течение четырех суток после получения такого уведомления распорядиться грузом. Если в течение указанного срока грузополучатель не примет соответствующие меры по внесению платы за перевозку груза и иных платежей, а грузоотправитель не распорядится грузом, железная дорога вправе, если иное не предусмотрено договором перевозки, реализовать удерживаемый груз. В этом случае обращение взыскания на груз и его реализация осуществляются на основании решения руководителя железной дороги. Груз реализуется железной дорогой (перевозчиком) на основании договора купли-продажи, исходя из цены, подтвержденной документами о его оплате или договором, а при отсутствии таких документов - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары (ст. 51 ТУЖД, ст. 48 УЖТ РФ).

Не исключена возможность реализации груза не непосредственно железной дорогой, а специализированной торговой организацией. В этом случае отношения железной дороги и соответствующей торговой организации могут быть урегулированы договорами поручения или комиссии.

Сумма, вырученная от продажи груза, за вычетом причитающихся железной дороге платежей за его перевозку, а также затрат на хранение и реализацию этого груза, подлежит перечислению указанному в перевозочных документах грузополучателю в случае оплаты им стоимости груза либо грузоотправителю (в остальных случаях). При невозможности перечислить указанную сумму

соответственно грузополучателю или грузоотправителю по не зависящим от железной дороги причинам указанная сумма по истечении срока исковой давности подлежит перечислению в доход федерального бюджета. Если же на реализуемой железной дорогой груз отсутствуют документы, вырученная от его продажи сумма подлежит перечислению на депозитный счет Министерства путей сообщения РФ и используется для возмещения выплаченных железной дорогой сумм за грузы, не прибывшие по назначению. В случае невострбования грузоотправителем (грузополучателем) указанной суммы в течение срока исковой давности данная сумма также перечисляется в доход федерального бюджета (ст. 52 ТУЖД).

По договору морской перевозки груза в зависимости от его вида причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются отправителем или фрахтователем. Вместе с тем КТМ (ст. 163) предусмотрена возможность отнесения обязанности по оплате перевозки груза на получателя: в случаях, предусмотренных соглашением между отправителем или фрахтователем и перевозчиком, и при условии включения данных об этом в коносамент допускается перевод платежей на получателя. При этом необходимо обратить внимание на то, что нормы КТМ носят диспозитивный характер, поэтому договором морской перевозки может быть предусмотрен и иной порядок оплаты (например, держателем коносамента), а чартеры могут содержать условия об оплате фрахта по частям (соответственно в порту отправления и в порту назначения).

Размер фрахта также устанавливается соглашением сторон, а при отсутствии такового соглашения исчисляется исходя из ставок, применяемых в месте погрузки груза и во время его погрузки. В случае, если груз погружен на судно в большем количестве, чем предусмотрено договором морской перевозки груза, размер фрахта увеличивается. Если вместо предусмотренного договором на судно погружен другой груз, за перевозку которого полагается больший фрахт, то фрахт уплачивается за перевозку действительно погруженного груза. В тех случаях, когда размер фрахта за перевозку действительно погруженного груза меньше, чем фрахт за перевозку груза, предусмотренный договором морской перевозки, подлежит уплате фрахт, предусмотренный договором (ст. 164 КТМ).

Как отмечает Г.Г. Иванов, "на практике существуют различные способы определения размера фрахта. Обычно он калькулируется на основе веса или объема груза при условии одного порта погрузки и одного порта выгрузки с применением надбавки за дополнительные порты. Если груз обладает специфическими свойствами, которые влияют в ту или иную сторону на его массу... может быть достигнуто соглашение об оплате фрахта за погруженное, а не доставленное количество" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 290.

Особым образом определяется судьба фрахта за груз, утраченный при его перевозке. По общему правилу в этом случае фрахт не взимается, а если он уплачен вперед, то подлежит возврату. Вместе с тем ст. 165 КТМ предусмотрено, что если утраченный груз окажется впоследствии спасенным, перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном пройденному судном расстоянию. За груз, погибший или поврежденный вследствие его естественных свойств или зависящих от отправителя обстоятельств, фрахт уплачивается полностью.

Прекращение договора перевозки груза

Договор перевозки груза, как и всякое гражданско-правовое обязательство, прекращается его надлежащим исполнением (п. 1 ст. 408 ГК), т.е. выдачей перевозчиком в пункте назначения своевременно доставленного в целости и сохранности груза грузополучателю или иному уполномоченному на получение груза лицу.

Учитывая специфику деятельности транспортных организаций, среди всех общих оснований прекращения гражданско-правовых обязательств для договора перевозки груза совершенно особое значение имеет прекращение обязательства невозможностью исполнения. По общему правилу обязательство прекращается невозможностью исполнения, если она вызвана обстоятельством, за которое ни одна из сторон не отвечает (п. 1 ст. 416 ГК).

Транспортное законодательство не только определяет конкретные обстоятельства, вызывающие невозможность исполнения обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, но и детально регламентирует действия сторон на случай наступления указанных обстоятельств. Так, согласно ст. 49 ТУЖД (ст. 46 УЖТ РФ), если вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств возникли препятствия для осуществления дальнейшей перевозки грузов, лишившие железную дорогу возможности доставить их по назначению или выдать надлежащему грузополучателю (получателю), а равно если по указанным причинам истекли предельные сроки хранения грузов, железная дорога запрашивает получателя и отправителя грузов об их дальнейшей судьбе. В случае непредставления грузополучателем (получателем) и грузоотправителем (отправителем) решения о судьбе грузов в течение четырех суток после получения запроса перевозчика железная дорога может возвратить такие грузы отправителю или реализовать их при невозможности возврата указанных грузов.

Наиболее подробно регулируются правоотношения, связанные с прекращением обязательств по договору морской перевозки груза. В КТМ выделен отдельный раздел, специально посвященный этим вопросам (§ 5 гл. VIII). Договор морской перевозки груза прекращается без обязанности одной стороны договора возместить другой стороне убытки, вызванные прекращением договора, если после его заключения и до отхода судна от места погрузки вследствие не зависящих от сторон обстоятельств: судно погибнет или будет насильственно захвачено; судно будет признано непригодным к плаванию; погибнет индивидуально-определенный груз; погибнет груз, определенный родовыми признаками, после сдачи его для погрузки и отправитель не успеет сдать перевозчику другой груз. При наличии указанных обстоятельств договор морской перевозки прекращается и во время рейса. В этом случае перевозчику причитается фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию, исходя из количества спасенного и сданного груза (ст. 157 КТМ).

В КТМ предусмотрены также определенные обстоятельства, наступление которых затрудняет исполнение договора морской перевозки груза, но не создает абсолютной невозможности его исполнения. Наличие таких обстоятельств не является основанием автоматического прекращения обязательств по морской перевозке груза, однако в этом случае стороны получают право отказаться от исполнения договора морской перевозки груза (ст. 156 КТМ). К числу таких обстоятельств относятся: военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза; блокада места отправления или места назначения; привлечение судна для государственных нужд; задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора морской перевозки груза; запрещение соответствующими властями вывоза груза, который предназначен для

перевозки, из места отправления или ввоза груза в место назначения. Два последних обстоятельства (задержание судна и запрещение вывоза груза) могут служить основанием для отказа от исполнения договора без возмещения убытков контрагенту при условии, что они не носят кратковременного характера.

При наступлении указанных обстоятельств до отхода судна от места погрузки сторона, отказавшаяся от исполнения договора морской перевозки, освобождается от возмещения другой стороне причиненных убытков. Если же отказ от исполнения договора по указанным основаниям заявлен одной из сторон во время рейса, на отправителя или фрахтователя возлагается обязанность возместить перевозчику все расходы на груз, в том числе расходы на его выгрузку, а также фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию. При наличии указанных обстоятельств правом на отказ от исполнения договора морской перевозки груза пользуется в равной мере каждая из сторон договора (грузоотправитель, фрахтователь, перевозчик).

Вместе с тем в КТМ (ст. 154, 155) предусмотрены также определенные обстоятельства, при наступлении которых правом на отказ от исполнения договора морской перевозки груза пользуется лишь одна из его сторон: либо перевозчик, либо отправитель (фрахтователь). Так, перевозчик вправе отказаться до выхода судна в рейс от исполнения договора морской перевозки груза в случае, если стоимость погруженного груза не покрывает фрахт и другие расходы перевозчика на груз, а отправитель (фрахтователь) не внес полностью фрахт перед отправлением груза и не предоставил перевозчику дополнительное обеспечение. При таких условиях перевозчик также вправе потребовать от отправителя (фрахтователя) уплаты половины полного фрахта, платы за простой судна и возмещения других расходов, произведенных перевозчиком за счет груза.

Необходимость включения в КТМ соответствующих норм о праве перевозчика на односторонний отказ от исполнения договора морской перевозки объясняется следующим образом: "Обычно перевозчик может не выдавать груз в порту назначения впредь до уплаты фрахта и других расходов, продать удерживаемый груз и тем самым возместить свои расходы. Однако в тех случаях, когда стоимость груза не покрывает фрахта и расходов перевозчика, залоговое право не обеспечивает полного удовлетворения его требований. Поэтому закон предоставил перевозчику право одностороннего отказа от исполнения договора морской перевозки груза при наступлении указанных обстоятельств" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 274 (автор соответствующего Комментария - Г.Г. Иванов).

Правом одностороннего отказа от исполнения договора морской перевозки наделены также отправитель или фрахтователь, однако реализация этого права обусловлена обязанностью последних уплатить перевозчику фрахт (полностью или частично) и возместить иные расходы, понесенные перевозчиком. Так, в случае отказа отправителя (фрахтователя) от исполнения договора морской перевозки груза с условием о предоставлении не всего судна на него возлагается обязанность уплаты полного фрахта, платы за простой судна, а также возмещения расходов, произведенных перевозчиком за счет груза, которые не были включены в сумму фрахта. Если отказ от исполнения договора заявлен во время рейса, перевозчик обязан по требованию отправителя (фрахтователя) выдать груз до его доставки в порт назначения только в том случае, когда этим не будет причинен ущерб самому перевозчику, а также иным отправителям или фрахтователям (п. 2 ст. 155 КТМ).

Применительно к договору перевозки груза внутренним водным транспортом обстоятельствами, создающими невозможность исполнения договора и служащими основанием его прекращения, признаются непреодолимая сила и иные явления стихийного характера, чрезвычайные ситуации, военные действия, запрещения властей, а также иные не зависящие от перевозчика причины. При наступлении указанных обстоятельств перевозчик должен уведомить об этом грузоотправителя, грузополучателя, пункты отправления и назначения с указанием причин препятствия к доставке груза по назначению и запросить распоряжения грузоотправителя, грузополучателя о том, как надлежит поступить с грузом. Если по истечении четырех суток перевозчик не получит соответствующего распоряжения грузоотправителя, грузополучателя либо полученное распоряжение окажется заведомо невыполнимым, перевозчик получает право реализовать перевозимый груз (п. 1 ст. 84 КВВТ).

На внутреннем водном транспорте особым образом регулируются ситуации, связанные с тем, что на некоторых участках внутренних водных путей перевозки могут осуществляться лишь в период навигации. В случаях, когда груз был принят перевозчиком к перевозке до наступления сроков прекращения обязательного приема к перевозке и задержан в пути в связи с длительным препятствием к продолжению рейса, на перевозчика возлагается обязанность по согласованию с грузоотправителем, грузополучателем принять меры к отправлению груза в пункт назначения другим видом транспорта или реализовать его. При этом провозная плата за непройденное расстояние подлежит возврату получателю, а выгрузка и хранение груза в порту осуществляются за счет перевозчика.

Если же груз принят к перевозке внутренним водным транспортом после наступления срока прекращения обязательного приема и задержан в пути из-за длительного препятствия к продолжению рейса, а от грузоотправителя, грузополучателя в течение четырех суток не поступило распоряжения о том, как поступить с грузом, перевозчик вправе по своему усмотрению за счет грузоотправителя, грузополучателя оставить груз у себя на хранение до возобновления движения (в том числе на зимнее хранение на судне) либо реализовать груз (п. 2 и 3 ст. 84 КВВТ).

Воздушный кодекс РФ наделяет перевозчика правом в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки груза в случаях нарушения грузовладельцем, грузоотправителем таможенных, санитарных и иных предусмотренных законодательством требований в части, касающейся воздушной перевозки, а также отказа грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами (п. 1 и 2 ст. 107 ВК).

4. Ответственность по договору перевозки груза

Общие положения

Общее правило об ответственности за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки, сформулировано в ГК применительно к перевозкам, осуществляемым всеми видами транспорта, и оно состоит в следующем. В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами и кодексами (ст. 793 ГК).

В различных транспортных уставах и кодексах при определении принципов ответственности за нарушение обязательств по перевозкам, осуществляемым соответствующими видами транспорта, можно обнаружить разный подход законодателя к решению одних и тех же вопросов применительно к различным видам транспорта. Так, в соответствии со ст. 123 ВК перевозчик имеет право заключать соглашения с грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными Воздушным кодексом или международными договорами Российской Федерации. Как видим, ВК не только не отошел от позиции ГК, запрещающей ограничивать или устранять ответственность перевозчика соглашением сторон, если такая ответственность определена законодательством, но и прямо ориентирует участников договоров воздушной перевозки груза на возможность по их волеизъявлению увеличивать ответственность перевозчика за нарушение обязательств по перевозке груза.

В КТМ (ст. 175) предусмотрено, что в случае, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или по чартеру в соответствии с коносаментом, который регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем, соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности, предусмотренных правилами, установленными КТМ, ничтожно. Вместе с тем перевозчик вправе заключать соглашение об освобождении его от ответственности или уменьшении пределов его ответственности в следующих случаях: с момента принятия груза до его погрузки на судно и после выгрузки груза до его сдачи; если не выдается коносамент и согласованные условия перевозки груза включены в документ, который не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом. Заключение указанных соглашений допускается лишь в отношении перевозки определенного груза, если род и вид груза, состояние груза, сроки перевозки груза, а также условия, при которых должна осуществляться перевозка груза, оправдывают заключение особого соглашения.

И в этом случае названные законоположения КТМ, в том числе и предусматривающие возможность в определенных случаях заключения соглашения об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности, корреспондируют нормам, содержащимся в ст. 793 ГК.

Однако, формулируя принципы ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов железнодорожным и внутренним водным транспортом, законодатель пошел по другому пути. В ТУЖД (ст. 133) и УЖТ РФ (ст. 114) предусмотрено, что любые предварительные соглашения железной дороги с грузоотправителями (отправителями) или грузополучателями (получателями), имеющие целью ограничить либо устранить имущественную ответственность, возложенную на железную дорогу, грузоотправителей или грузополучателей, считаются недействительными, и любые отметки об этом в перевозочных документах, не предусмотренные ТУЖД или иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, не имеют силы.

Аналогичную норму можно обнаружить и в КВВТ: соглашения перевозчиков с грузоотправителями или грузополучателями, имеющие целью ограничить или устранить ответственность, возложенную указанным Кодексом на перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей, считаются недействительными (ст. 122).

Названные нормы, содержащиеся в ТУЖД (УЖТ РФ) и КВВТ, не в полной мере соответствуют ст. 793 ГК. Указанное несоответствие состоит в том, что установленный ГК запрет на ограничение или устранение соглашением предусмотренной законом ответственности перевозчика неоправданно распространен на соглашения сторон об ограничении или устранении ответственности

грузоотправителей и грузополучателей. Кроме того, по версии ТУЖД и УЖТ РФ указанный запрет охватывает и случаи, когда ответственность установлена не только законом, но и "нормативными правовыми актами" (надо понимать, что при этом имелись в виду правила перевозок, утверждаемые Министерством путей сообщения РФ), хотя в соответствии с ГК ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке грузов может быть установлена исключительно федеральным законом (ГК, транспортными уставами и кодексами).

В юридической литературе иногда встречаются попытки ограничительного толкования ст. 133 ТУЖД. Например, по мнению Т.Е. Абовой "в ст. 133 говорится о любых предварительных соглашениях железной дороги с грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями)... об ограничении или устранении ответственности. Данное указание ТУЖД следует понимать как не допускающее соглашений, препятствующих применению ответственности, а не соглашений, предшествующих заключению договоров, касающихся перевозки... грузов..." <*>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 250.

Однако при таком толковании можно прийти к выводу, что перевозчик, грузоотправитель или грузополучатель могут заключить любое соглашение, в том числе и об ограничении или устранении ответственности перевозчика, установленной ТУЖД (УЖТ РФ), при условии, что такое соглашение заключается до передачи груза перевозчику. Однако подобный вывод будет противоречить не только ст. 133 ТУЖД, ст. 114 УЖТ РФ, но и ст. 793 ГК.

Характерной чертой ответственности за нарушение обязательств по перевозке груза является ее ограниченный характер. Действительно, применительно к отдельным нарушениям условий договора перевозки груза ответственность установлена либо в форме возмещения прямого ущерба или его части (но не упущенной выгоды), например за несохранность груза, либо в форме исключительной неустойки, в частности за просрочку его доставки. Такой подход законодателя основан на положении ГК (п. 1 ст. 400), согласно которому по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность).

В юридической литературе можно встретить утверждение о том, что особым признаком ответственности по договору перевозки груза является применение принципа вины. Так, О.Н. Садиков отмечает: "Термин "вина" в ст. 796 ГК не употреблен, однако имеющаяся в этой статье ссылка на исключаяющие ответственность обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, означает, что его вина презюмируется. В транспортных уставах и кодексах вина перевозчика характеризуется не в общей форме, как это сделано в ст. 401 ГК, а в виде примерного перечня обстоятельств, наличие которых освобождает перевозчика от ответственности..." <*>. Аналогичные выводы высказывались также Д.А. Медведевым и В.Т. Смирновым <*>, Г.П. Савичевым <***> и некоторыми другими авторами.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 398.

<***> Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. С. 398.

<****> Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. Т. II. Полутом 2. С. 57.

Представляется, однако, что определенные в транспортных уставах и кодексах обстоятельства, признаваемые основаниями освобождения участников обязательств по перевозке грузов от ответственности за нарушение соответствующих условий договора (при их надлежащем доказывании нарушителем), никак не могут свидетельствовать о том, что такая ответственность строится на принципе вины. Такой подход законодателя, скорее всего свидетельствует об обратном: в соответствии с п. 3 ст. 401 ГК лицо, нарушившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы. Однако иное может быть предусмотрено законом или договором. Применительно к обязательствам по перевозке грузов транспортные уставы и кодексы и определяют это самое "иное", т.е. дополнительные основания освобождения от ответственности. Такая конструкция ответственности не имеет ничего общего с принципом вины.

Еще один вопрос - круг обязанностей, неисполнение которых влечет применение ответственности за нарушение договора перевозки груза. Например, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов указывают: "Особенностью ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов является также то, что она может наступать не только за нарушение уже заключенного договора перевозки, но и за несовершение действий, связанных с организацией перевозок. Такова ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за их неиспользование (ст. 794 ГК)" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. С. 397.

Как отмечалось ранее, то, что данные авторы называют "несовершением действий, связанных с организацией перевозок", на самом деле является неисполнением или ненадлежащим исполнением перевозчиком или грузоотправителем самостоятельных обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке, которые не охватываются предметом договора перевозки конкретного груза, имеющего реальный характер. Следовательно, и установленная законодательством ответственность за нарушение указанных обязательств не имеет отношения к вопросам ответственности за нарушение условий договора перевозки груза.

Содержание договора перевозки конкретного груза составляют обязанности сторон (перевозчика и грузоотправителя) по доставке груза в пункт назначения в установленный срок, обеспечению его сохранности и выдаче груза грузополучателю (обязанности перевозчика), а также по уплате установленной платы за перевозку груза (обязанность грузоотправителя). Неисполнение или ненадлежащее исполнение указанных обязанностей представляет собой нарушение условий договора перевозки груза, которое влечет применение ответственности.

Хотелось бы специально отметить, что круг нарушений обязательств по перевозке и применяемых за эти нарушения мер ответственности ограничен договором перевозки, транспортными уставами и кодексами, а также гл. 40 ГК, содержащей правила, регулирующие правоотношения, связанные с перевозкой грузов. Эта оговорка необходима, так как в юридической литературе излагалась и иная позиция, суть которой состоит в том, что в тех случаях, когда ГК, транспортным законодательством и договором не предусмотрена ответственность за какие-либо

нарушения своих обязательств перевозчиком, он должен нести ответственность в виде полного возмещения убытков по общим правилам гражданского законодательства. Так, О.Н. Садиков указывает: "Помимо ответственности за несохранность груза и просрочку в его доставке перевозчик отвечает за ненадлежащее исполнение и других его обязанностей в договоре: невыполнение указаний грузовладельца о переадресовке груза, выдачу груза не в пункте его назначения, утрату перевозочных документов. Возможно принятие на себя перевозчиком и других дополнительных обязательств по договору перевозки груза, при нарушении которых должна наступать ответственность перевозчика. Транспортные уставы и кодексы не содержат прямых указаний об условиях такой ответственности перевозчика, а в нашей транспортной литературе этот вопрос обычно не рассматривается, хотя он имеет практическое значение. Следует заключить, что в названных случаях должны применяться общие положения ГК об имущественной ответственности в форме возмещения убытков (ст. 15, 393 ГК), причем перевозчик должен нести ответственность как предприниматель, т.е. отвечать независимо от его вины (ст. 401 ГК)". Правда, сам же О.Н. Садиков приходит к выводу, что такое решение вопроса является нелогичным, поскольку "нет достаточных причин для того, чтобы строить отдельные случаи ответственности перевозчика в рамках одного договора на разных основаниях", и предлагает найти единообразное решение этой проблемы при принятии новых транспортных уставов и кодексов <*>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 401.

К сожалению, проблема, обозначенная О.Н. Садиковым, не получила своего разрешения во вновь принятых транспортных уставах и кодексах. Однако, на наш взгляд, это вовсе не означает, что в случае нарушения перевозчиком своих обязательств, за которое не предусмотрена ответственность ни соглашением сторон, ни транспортным законодательством, ни гл. 40 ГК, будут подлежать применению общие положения гражданского законодательства о полном возмещении убытков (ст. 15, 393 ГК). Дело в том, что содержащееся в ГК правило о возможности ограничения ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств "привязано" в целом к отдельным видам обязательств и к обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, а не к нарушениям отдельных условий указанных обязательств (п. 1 ст. 400 ГК). Поэтому мы должны признать, что действие принципа ограниченной ответственности применительно к обязательствам по перевозкам грузов отнюдь не сводится только к тем нарушениям, за которые такая ответственность непосредственно предусмотрена транспортным законодательством или соглашением сторон, а распространяется на все нарушения любых условий договора перевозки.

Иной подход может привести к довольно странным ситуациям. Например, следствием невыполнения перевозчиком указаний грузовладельца о переадресовке груза, его выдачи не в пункте назначения или утраты перевозочных документов могут явиться просрочка в доставке либо утрата перевозимого груза, за которые предусмотрена ограниченная ответственность перевозчика: соответственно возмещение ущерба в размере действительной стоимости утраченного груза или штраф за просрочку его доставки в виде исключительной неустойки. Императивные нормы законодательства, устанавливающие ограниченную ответственность перевозчика за указанные нарушения, могут быть легко обойдены путем предъявления требования о полном возмещении перевозчиком убытков, причиненных невыполнением указаний грузоотправителя о переадресовке груза, утратой перевозочных документов либо выдачей груза не в пункте назначения. Следовательно, когда законодательством предусмотрена какая-либо обязанность перевозчика при отсутствии

ответственности за ее нарушение, перевозчик может быть привлечен к ответственности только в том случае, если невыполнение им соответствующей обязанности повлекло за собой нарушения условий договора перевозки, за которые такая ответственность предусмотрена. Таким образом, во всех случаях можно вести речь об ограниченной ответственности перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя.

Данный вывод нашел подтверждение и в судебной-арбитражной практике. В частности, Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ дал арбитражным судам следующее разъяснение.

В соответствии со ст. 400 ГК неисполнение или ненадлежащее исполнение железной дорогой, грузоотправителем, грузополучателем обязательств, возникших в связи с осуществлением перевозки грузов, влечет применение к ним ограниченной ответственности в пределах, установленных Уставом (ст. 133 ТУЖД).

Поэтому при разрешении спора, связанного с неисполнением или ненадлежащим исполнением железной дорогой либо грузоотправителем, грузополучателем своих обязательств, возникших в связи с осуществлением перевозки груза, следует учитывать, что они могут нести только ту ответственность, которая предусмотрена Уставом, а в случаях, им установленных, - соглашением сторон. Требования о возмещении иных убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением таких обязательств, сверх размера, предусмотренного Уставом, удовлетворены быть не могут <*>.

<*> Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 25 января 2001 г. N 1 "О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" (п. 1) (Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2001. N 4. С. 5).

Из всего сказанного можно заключить, что в случае нарушения обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, перевозчик несет ответственность за нарушение установленного срока доставки груза и за необеспечение его сохранности, а грузоотправитель - за ненадлежащее оформление транспортной железнодорожной накладной и за нарушение обязанности по уплате провозной платы и иных платежей за перевозку груза; в последнем случае при определенных обстоятельствах ответственность может быть возложена и на грузополучателя.

Ответственность за просрочку доставки груза

В соответствии со ст. 792 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок. Однако ответственность перевозчика за нарушение указанной обязанности непосредственно в ГК не предусмотрена. Такая ответственность установлена транспортными уставами и кодексами.

Так, согласно ст. 111 ТУЖД (ст. 97 УЖТ РФ) за просрочку доставки груза, а также вагонов, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или арендованных ими, железная дорога назначения либо в прямом смешанном назначении сторона, по вине которой допущена просрочка в доставке груза, уплачивает пени в размере девяти процентов платы за перевозку груза за каждые

сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данного груза, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных ст. 35 ТУЖД (ст. 29 УЖТ РФ) обстоятельств (т.е. по причине задержки железной дорогой подачи транспортных средств в связи с невнесением грузоотправителем провозной платы и иных платежей за предыдущие перевозки), устранения угрожающей жизни и здоровью людей неисправности транспортных средств или иных, не зависящих от железной дороги обстоятельств.

По мнению Т.Е. Абовой, комментировавшей указанные законоположения, ответственность перевозчика за нарушение установленного срока доставки груза строится по принципу вины. Она пишет: "Основанием ответственности за просрочку в доставке груза является вина перевозчика, которая презюмируется" <*>. На наш взгляд, обстоятельства, названные в ТУЖД (УЖТ РФ) в качестве оснований освобождения перевозчика от ответственности, скорее относятся к иным условиям ответственности, нежели к категории вины. В самом деле, если причиной несоблюдения перевозчиком установленного срока доставки груза явилась задержка подачи вагона, контейнера в связи с тем, что грузоотправителем не произведены расчеты за предыдущие перевозки, то такие действия со стороны перевозчика являются умышленными, однако они не обладают качеством противоправности, отсюда - отсутствие основания ответственности перевозчика, каковым является противоправное нарушение субъективных прав грузоотправителя, а не такого условия ответственности, как вина перевозчика.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 221.

Что касается устранения угрожающей жизни и здоровью людей неисправности транспортных средств, то это обстоятельство служит основанием освобождения перевозчика от ответственности за просрочку в доставке груза во всех случаях независимо от причин неисправности локомотива, вагонов или контейнеров, которая, стало быть, может иметь место и по причинам, связанным с действиями самой железной дороги. Следовательно, и данное обстоятельство никак не связано с категорией вины.

Нормы об освобождении железной дороги от ответственности за нарушение установленного срока доставки груза корреспондируют п. 3 ст. 401 ГК, поскольку предусматривают дополнительные (к обстоятельствам, связанным с действием непреодолимой силы) основания, освобождающие должника от ответственности за нарушение обязательства, связанного с осуществлением предпринимательской деятельности.

Вызывает определенные сомнения и другой вывод Т.Е. Абовой, касающийся применения нормы об ответственности железной дороги за нарушение установленного срока доставки груза: "Установленная ст. 111 неустойка не является исключительной. Она не освобождает железную дорогу (другую виновную сторону) от возмещения вызванных просрочкой убытков в размере, установленном ст. 796 ГК. Например, если в результате просрочки в доставке груз пришел в негодность, перевозчик обязан кроме уплаты управомоченному лицу пени за нарушение сроков доставки возместить сумму, на которую понизилась стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза - его стоимость" <*>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 222.

В приведенном примере речь идет о двух различных нарушениях разных условий договора перевозки груза: несоблюдении установленного срока доставки груза и необеспечении сохранности перевозимого груза, - за нарушение которых, естественно, применяются (в самостоятельном порядке) различные меры ответственности - в первом случае пени за просрочку доставки груза, во втором - возмещение ущерба, причиненного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза. Данное обстоятельство никак не влияет на исключительный характер неустойки, установленной законом на случай нарушения условия договора перевозки груза о сроке его доставки. Подтверждением сказанного могут служить любые другие случаи, когда просрочка в доставке груза не повлекла его повреждения (порчи). При таких условиях грузополучателю придется ограничиться лишь взысканием с перевозчика пени за нарушение срока доставки груза даже в том случае, если он понес убытки, вызванные его несвоевременной доставкой, например, по причине изменения цен на соответствующие материальные ценности.

За просрочку доставки груза, перевозимого по договору воздушной перевозки груза, перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, однако размер указанного штрафа может составить не более 50% провозной платы. Перевозчик освобождается от ответственности, если сумеет доказать, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика (ст. 120 ВК).

На внутреннем водном транспорте действует норма, согласно которой за просрочку доставки груза или буксируемого объекта перевозчик уплачивает по требованию грузополучателя пени в размере девяти процентов платы за перевозку грузов или буксировку объектов за каждые сутки просрочки, но всего не более 50% провозной платы, если он не докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 1 ст. 116 КВВТ).

Нетрудно заметить, что в части вида неустойки (пени) и ее размера (девять процентов платы за перевозку груза) соответствующие положения КВВТ "позаимствованы" у ТУЖД, а вот при формулировании верхнего предела ответственности перевозчика (50% провозной платы) использовано соответствующее положение ВК.

Вместе с тем следует отдать должное разработчикам КВВТ в том, что к вопросу об основаниях освобождения перевозчика от ответственности за просрочку в доставке груза они подошли вполне самостоятельно. При формулировании положений об основаниях, освобождающих перевозчика от ответственности за несоблюдение установленного срока доставки, в КВВТ (ст. 118) был включен универсальный перечень конкретных обстоятельств, признаваемых основаниями освобождения перевозчика от ответственности сразу за несколько видов нарушений различных условий договора перевозки, включая и просрочку в доставке перевозимого груза. В этот перечень вошли следующие обстоятельства: непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (наводнение или прекращение проходов судов под мостами вследствие высоких горизонтов воды, землетрясения, смерчи, тайфуны, штормы, пожары и т.п.); спасание жизней людей либо имущества на воде; военные действия; прекращение или ограничение движения судов.

На автомобильном транспорте применяется ответственность за нарушение срока доставки груза, установленного лишь применительно к междугородным перевозкам грузов. Согласно ст. 137 УАТ за

просрочку в доставке груза при междугородных перевозках грузов автотранспортные организации уплачивают грузополучателям штраф в размере 15% провозной платы за каждые сутки просрочки, если не докажут, что просрочка произошла не по их вине. Общая сумма штрафа за просрочку в доставке груза, перевозимого автомобильным транспортом, не может превышать 90% провозной платы.

В современных условиях отсутствие в законодательстве мер ответственности автоперевозчика за просрочку доставки грузов при городских и пригородных перевозках представляется недоразумением. Ведь недоставленный грузополучателю груз может считаться утраченным не ранее чем по истечении 10 дней со дня приема груза (ст. 139 УАТ). Следовательно, просрочка в доставке груза при городской или природной автоперевозке продолжительностью до 10 дней в понимании создателей Устава автомобильного транспорта РСФСР вообще не считалась нарушением, влекущим ответственность перевозчика. Налицо явный пробел закона, который сегодня может компенсироваться лишь путем включения условий об ответственности перевозчика за просрочку в доставке груза, перевозимого в городском или пригородном сообщении, в конкретные соглашения, заключаемые перевозчиками с грузоотправителями или грузополучателями.

КТМ не определяет конкретные меры ответственности (например, в виде законной неустойки) за нарушение условия договора морской перевозки груза о сроке его доставки. Такая ответственность может быть установлена соглашением сторон. При этом, если иное не будет установлено соглашением сторон, ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно договору морской перевозки груза (п. 2 и 5 ст. 170 КТМ).

Что касается условий и порядка применения такой ответственности, а также оснований освобождения перевозчика от ее применения, то они являются общими как для ответственности перевозчика за просрочку в доставке груза, так и ответственности за несохранность перевозимого груза.

Ответственность за несохранность груза

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 1 ст. 796 ГК).

Данное положение ГК об ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза является общим правилом в отношении всех видов перевозки грузов различными видами транспорта. Немаловажный факт - в отличие от многих иных норм, содержащихся в гл. 40 ГК, законоположения об ответственности перевозчика за несохранность груза не содержат каких-либо отсылок к транспортным уставам и кодексам и не допускают с их стороны регулирования указанных правоотношений, которое отличалось бы от норм, предусмотренных ГК. Данное обстоятельство необходимо подчеркнуть, поскольку вновь принятые транспортные уставы и кодексы, формулируя правила об ответственности перевозчика за несохранность перевозимых грузов, допускают различного рода отступления от положений, содержащихся в ст. 796 ГК. В частности, предусматриваются перечни конкретных обстоятельств, при доказанности которых (со стороны перевозчика) полагается считать, что перевозчик не мог их предотвратить и их устранение от

перевозчика не зависит; определены основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимых грузов с возложением бремени их опровержения на грузополучателя (грузоотправителя), обращающегося с соответствующим требованием к перевозчику; используется иная конструкция ответственности, нежели та, что содержится в ст. 796 ГК.

Перед анализом конкретных законоположений различных транспортных уставов и кодексов об ответственности перевозчика за несохранность груза хотелось бы обратить внимание на преобладающий в современной юридической литературе взгляд на указанную ответственность перевозчика как на ответственность, основанную на принципе вины.

Например, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов пишут: "Общим условием ответственности перевозчика за утрату, недостачу или порчу груза является вина, которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности коммерческих организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность (ст. 401 ГК) и отвечающих на началах риска" <*>. Такой же позиции придерживаются Т.Е. Абова <***>, В.А. Егиазаров <****> и некоторые другие авторы.

<*> Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. С. 398.

<***> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 213.

<****> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 94.

В.А. Егиазаров полагает, что ответственность перевозчика за несохранность перевозимых грузов вообще "укладывается в общую конструкцию гражданско-правовой ответственности, основанной на принципе вины, без каких-либо изъятий и особенностей". Он утверждает: "Ответственность перевозчиков за необеспечение сохранности грузов наступает при наличии тех же условий, которые являются обязательными при гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств... К условиям ответственности перевозчиков за несохранность перевозимых грузов относятся: а) неправомерное поведение (неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства); б) наличие причинной связи между фактом неисполнения обязательства по перевозке и ущербом, когда ответственность выражается в возмещении убытков; в) наличие самих убытков; г) вина перевозчика". Далее В.А. Егиазаров пытается обосновать необходимость каждого из названных условий ответственности применительно к ответственности перевозчика за несохранность перевозимых грузов. Он, в частности, отмечает: "Несовершенство ими (перевозчиками. - В.В.) действий, направленных на сохранность грузов, как и совершение действий, которые причинили ущерб грузу, являются неправомерными и при наличии других условий влекут за собой ответственность. Ответственность наступает лишь тогда, когда противоправное действие окончательно завершилось и причинило определенный реальный ущерб". Таким же необходимым условием ответственности перевозчика, по мнению В.А. Егиазарова, является причинная связь между его неправомерными действиями и "вредоносным" результатом. "Ответственность может быть возложена на перевозчика, - пишет он, - лишь в том случае, если существует связь между обнаруженной несохранностью груза и неправомерными действиями (бездействием) последнего" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 94 - 95.

При таком подходе логика рассуждений неминуемо приведет нас к выводу, что грузополучатель (грузоотправитель), обращаясь к перевозчику с требованием об ответственности за необеспечение сохранности груза, доставленного в пункт назначения или утраченного при его перевозке, должен будет доказать, что в ходе транспортировки груза перевозчик совершил некие неправомерные действия, а также то, что эти неправомерные действия находятся в причинной связи с "вредоносными" результатами, выразившимися в утрате, недостаче, повреждении (порче) груза. Принимая во внимание, что ни грузополучатель, ни грузоотправитель, как правило, не имеют возможности фиксировать такого рода неправомерные действия или бездействие перевозчика в ходе транспортировки груза и вообще контролировать процесс перевозки, отнесение ущерба от несохранности груза на перевозчика при данных условиях станет практически невозможным.

На самом деле судебно-арбитражная практика не предъявляет такого рода требований к грузополучателям и грузоотправителям, обращающимся с исками к перевозчику о возмещении ущерба, причиненного несохранностью груза. Представляется, что и воля законодателя была направлена на то, чтобы установить особые правила, регулирующие ответственность перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза. В противном случае невозможно объяснить, зачем законодателю понадобилось устанавливать как в гл. 40 ГК, так и в транспортных уставах и кодексах большое число специальных норм, регламентирующих ответственность перевозчика за несохранность грузов, в то время как их можно подвести под общую конструкцию гражданско-правовой ответственности за нарушение всякого обязательства, которая основана на принципе вины.

Кроме того, порядок применения виновной ответственности определяется императивным правилом о том, что "отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство" (п. 2 ст. 401 ГК). Однако все транспортные уставы и кодексы включают в себя перечни обстоятельств, автоматически освобождающих перевозчика не только от ответственности за несохранность груза, но и от необходимости представления каких-либо доказательств отсутствия своей вины в необеспечении его сохранности. Более того, при наличии указанных обстоятельств бремя доказывания вины перевозчика возлагается на грузоотправителя или грузополучателя (т.е. кредиторов в обязательстве по перевозке груза), обратившихся с соответствующим требованием к перевозчику. Несмотря на существующую проблему, связанную с определением правильного соотношения указанных законоположений, содержащихся в транспортных уставах и кодексах, и ст. 796 ГК, одно является бесспорным: включение соответствующих положений в транспортные уставы и кодексы было бы невозможным, если бы законодатель исходил из принципа вины перевозчика применительно к его ответственности за несохранность перевозимого груза.

Все дело в том, что базовым принципом ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза является принцип ответственности без учета вины перевозчика, допустившего нарушение обязательства, вытекающего из договора перевозки груза, при осуществлении предпринимательской деятельности. Этим и объясняется тот факт, что при формулировании правил об ответственности перевозчика в ГК вообще не использовалось понятие "вина". Другое дело, что норма, содержащаяся в п. 3 ст. 401 ГК (о безвиновной ответственности должника), по своему характеру является диспозитивной и допускает, что законом или договором могут быть предусмотрены и иные основания (помимо невозможности исполнения обязательства вследствие непреодолимой силы) освобождения перевозчика от ответственности за необеспечение сохранности перевозимого груза. Именно поэтому в специальных правилах об ответственности перевозчика за несохранность груза (п. 1 ст. 796 ГК) появилось такое дополнительное основание

освобождения от ответственности, как невозможность обеспечения сохранности груза вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. И не более того!

Косвенным (формально-юридическим) доказательством обоснованности предлагаемого подхода к объяснению конструкции и принципов ответственности перевозчика за несохранность груза служит факт, что в тех немногочисленных случаях, когда законодатель стремился, в изъятие из общего правила о безвиновной ответственности по предпринимательскому обязательству, установить применительно к отдельным обязательствам принцип ответственности за вину, он делал это четко и недвусмысленно, не оставляя места для каких-либо рассуждений, включая научное толкование. Например, согласно ст. 538 ГК производитель сельскохозяйственной продукции, не исполнивший либо ненадлежаще исполнивший обязательство по договору контрактации, "несет ответственность при наличии его вины"; в соответствии со ст. 777 ГК исполнитель по договорам на выполнение научно-исследовательских работ, опытно-конструкторских и технологических работ несет ответственность перед заказчиком за нарушение своих обязательств, "если не докажет, что такое нарушение произошло не по вине исполнителя (пункт 1 статьи 401)".

Учитывая изложенное, рассуждения и выводы относительно того, что ст. 796 ГК, не употребляющая понятия "вина" и не содержащая отсылок к п. 1 ст. 401 ГК, тем не менее предусматривает виновную ответственность перевозчика за несохранность перевозимого груза, не только не соответствуют воле законодателя, но и прямо противоречат нормам, содержащимся в названной статье.

Теперь вернемся к законоположениям, содержащимся в транспортных уставах и кодексах, которые вслед за ГК (гл. 40) определили ответственность перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза.

В соответствии со ст. 108 ТУЖД (ст. 107 УЖТ РФ) железная дорога несет имущественную ответственность за несохранность груза после принятия его для перевозки и до выдачи его грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело, в частности вследствие: причин, зависящих от грузоотправителя или грузополучателя; особых естественных свойств перевозимого груза; недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза при приеме груза для перевозки, либо применения тары, упаковки, не соответствующих свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары, упаковки в пути; сдачи для перевозки груза, влажность которого превышает установленную норму.

Положения данной статьи (ст. 108 ТУЖД, ст. 107 УЖТ РФ) полностью корреспондируют нормам, содержащимся в ст. 796 (п. 1) ГК. Отличие состоит лишь в том, что ст. 108 ТУЖД (ст. 107 УЖТ РФ) предусматривает перечень конкретных обстоятельств, которые железная дорога обычно не в состоянии предотвратить и устранение которых, как правило, не зависит от перевозчика. Вместе с тем хотелось бы подчеркнуть, что указанный перечень, конечно же, является неполным, а также носит примерный и относительный характер.

Кроме того, чтобы добиться освобождения от ответственности за несохранность груза, железной дороге недостаточно просто сослаться на одно из названных обстоятельств, как это считают, например, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов <*>, для этого перевозчик должен доказать, что вследствие одного из названных либо других обстоятельств, которые не могли быть предотвращены железной

дорогой и устранение которых от нее не зависело, возникла невозможность обеспечения сохранности груза при его перевозке. Только в этом случае допустимо освобождение железной дороги от ответственности.

<*> См.: Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. С. 398.

В отличие от ТУЖД и УЖТ РФ, КВВТ по существу лишь повторяет правила, содержащиеся в п. 1 ст. 796 ГК, не конкретизируя те обстоятельства, связанные с перевозкой груза внутренним водным транспортом, которые перевозчик не может предотвратить и устранение которых от него обычно не зависит (ст. 117 КВВТ).

Несомненной оригинальностью по отношению к п. 1 ст. 796 ГК отличаются нормы об ответственности перевозчика за несохранность груза, содержащиеся в ВК. Согласно ст. 118 (п. 1 и 3) ВК перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки.

Первое правило, определяющее, что перевозчик несет ответственность за несохранность груза во всех случаях, если не докажет, что "им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять", без "привязки" указанных мер к какому бы то ни было критерию (обычаям делового оборота, существу обязательства, определенной степени осмотрительности и т.п.), безусловно, ужесточают ответственность воздушного перевозчика по сравнению с правилами ГК, поскольку в любой ситуации, связанной с несохранностью груза, всегда можно сделать вывод о том, что приняты не все необходимые меры для предотвращения вреда. Что касается второго правила, регламентирующего ответственность воздушного перевозчика, то оно не может не вызывать недоумения. В самом деле, если перевозчик и докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза не явились результатом совершенных им умышленных действий (бездействия), данное обстоятельство само по себе никак не может служить основанием освобождения его от ответственности за несохранность перевозимого груза при том условии, что от него требуется принятие всех необходимых мер для обеспечения его сохранности. Очевидно, что отступление от норм, содержащихся в п. 1 ст. 796 ГК, в данном случае совершенно не оправданно и, более того, не основано на законе. Поэтому в силу п. 2 ст. 3 ГК при рассмотрении споров, связанных с применением к воздушному перевозчику ответственности за несохранность перевозимого груза, суды и арбитражные суды должны исходить из нормы ч. 1 ст. 796 ГК.

КТМ, формулируя нормы об ответственности перевозчика за несохранность перевозимого груза, в отличие от ст. 796 ГК, исходит из того, что такая ответственность наступает по принципу вины. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза с момента принятия его к перевозке до момента его выдачи (п. 4 ст. 166 КТМ). Не предусматривая в качестве общего основания освобождения перевозчика от ответственности необходимость доказывания со стороны перевозчика того, что факт несохранности груза имел место вследствие обстоятельств, которые перевозчик никак не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, КТМ указывает, что таковыми основаниями могут служить любые обстоятельства,

возникшие не по вине перевозчика, его работников или агентов, и определяет примерный перечень таких обстоятельств. К их числу, в частности, отнесены следующие обстоятельства: непреодолимая сила; опасности или случайности на море и в других судоходных водах; любые меры по спасанию людей или разумные меры по спасанию имущества на море; пожар, возникший не по вине перевозчика; действия или распоряжения соответствующих властей (задержание, арест, карантин и др.); военные действия и народные волнения; действия или бездействие отправителя или получателя; скрытые недостатки груза, а также его свойства или естественная убыль; незаметные по наружному виду недостатки тары и упаковки груза; недостаточность или неясность марок; забастовки или иные обстоятельства, вызвавшие приостановление или ограничение работы полностью или частично (п. 1 ст. 166 КТМ).

Необходимо подчеркнуть, что указанные и иные обстоятельства могут служить основанием освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза, если им будет доказан не только факт наличия одного или нескольких из названных обстоятельств, но и то, что вследствие их наступления возникла невозможность обеспечения сохранности перевозимого груза.

Совершенно особым основанием освобождения морского перевозчика от ответственности за несохранность груза (кроме груза, перевозимого в каботаже) является так называемая навигационная ошибка. Согласно ст. 167 КТМ перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение груза или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна или лоцмана (навигационная ошибка).

Комментируя данное законоположение, Г.Г. Иванов указывает: "В основе разграничения навигационной ошибки от других виновных действий, влекущих за собой ответственность перевозчика, лежит отношение капитана и прочих лиц экипажа к судну, не являющееся упущениями по отношению к грузу. Ошибки в судовождении или управлении в основном связаны с эксплуатацией судна и его безопасностью, в то время как "коммерческие ошибки" допускаются по отношению к грузу (это упущения капитана и прочих лиц судового экипажа при приемке, погрузке, укладке, перевозке и хранении)" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 300.

Подводя итоги анализа общих положений об ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза, включенных в новые транспортные уставы и кодексы, нельзя не отметить, что указанные положения содержат определенные отличия от правил, предусмотренных п. 1 ст. 796 ГК. Причем указанные отличия в большинстве случаев не имеют под собой серьезных оснований, которые вытекали бы, скажем, из особенностей деятельности того или иного вида транспорта. Данное обстоятельство, безусловно, не будет способствовать определенности и четкости регулирования правоотношений, связанных с применением ответственности за несохранность перевозимого груза, и обязательно проявит себя (негативным образом) при разрешении многочисленных судебных споров по поводу несохранности перевозимых грузов.

В транспортных уставах и кодексах по традиции, сложившейся с советских времен, наряду с общими положениями об основаниях и условиях ответственности перевозчика за несохранность

груза имеются совершенно особые нормы, предусматривающие, как исключение из общего правила, перечень обстоятельств, при наличии которых перевозчик освобождается от ответственности в силу презумпции его невиновности в несохранности груза, если грузополучатель (грузоотправитель), предъявляя требование к перевозчику, не докажет, что несохранность груза имела место по вине перевозчика.

Так, в соответствии со ст. 109 ТУЖД железная дорога освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза в случаях, если: груз прибыл в исправном вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо в исправном подвижном составе без перегрузки в пути следования, с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранности груза; недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза в открытом железнодорожном подвижном составе; перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя; недостача груза не превышает норму естественной убыли и погрешности измерений массы нетто; утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем в транспортной железнодорожной накладной. В этих случаях железная дорога несет имущественную ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли по вине железной дороги.

Аналогичное правило содержится в ст. 168 КТМ, согласно которой перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.

Похожие нормы можно обнаружить и в КВВТ (п. 2 ст. 118), согласно которому перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза в случаях: неправильных действий и указаний грузоотправителя; скрытых недостатков транспортной тары, груза или его свойств; разницы в массе груза в пределах норм естественной убыли, снижения влажности и расхождения норм в показаниях весов, а также разницы в массе груза, принятого к перевозке по массе, определенной отправителем без участия перевозчика; прибытия груза в исправном судне, с исправными пломбами или без пломб в сопровождении представителя грузоотправителя, грузополучателя при наличии об этом отметки в транспортной накладной.

В свое время, после введения в действие части второй ГК (включая гл. 40 и ст. 796), обращалось внимание на то, что соответствующие статьи ранее действовавших транспортных уставов и кодексов, содержавшие аналогичные перечни обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность грузов и от представления каких-либо доказательств своей невиновности, противоречат ст. 796 ГК, которая в отличие от ГК 1964 г. (ст. 382) не предусматривает возможности определения в транспортных уставах и кодексах случаев, когда доказательство вины перевозчика в утрате, недостаче, повреждении (порче) груза возлагается на получателя или отправителя <*>.

<*> См., напр.: Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Текст, комментарии,

алфавитно-предметный указатель / Под ред. О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова. М., 1996. С. 408 - 410 (автор - В.В. Витрянский).

Указанное обстоятельство отмечает и О.Н. Садиков, который пишет: "Новый ГК РФ не содержит нормы, аналогичной ст. 382 ГК РСФСР 1964 г., и поэтому следует считать, что правила транспортных уставов и кодексов о переложении бремени доказывания на грузовладельца утратили свое значение и применяться не должны" <*>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 398.

По этому пути пошла и судебно-арбитражная практика. Так, по одному из дел, рассматриваемых в порядке надзора, Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ отменил решение арбитражного суда об отказе грузополучателю в иске к железной дороге о возмещении ущерба, причиненного недостачей груза, в связи с тем, что полувагон с грузом прибыл на станцию назначения в исправном состоянии, без признаков хищения в пути следования, а грузополучателем не были предоставлены доказательства вины железной дороги (ст. 149 УЖД). В Постановлении Президиума указывалось, что "судом не было учтено, что с введением в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации (с 01.03.96) Устав железных дорог СССР применялся с учетом норм гл. 40 названного Кодекса, и решение следовало принимать исходя из положений ст. 796 Гражданского кодекса Российской Федерации.

При таких обстоятельствах спор в части недостачи рассмотрен судом с нарушением норм материального права, а именно: был применен закон, не подлежащий применению, и оценка доказательств произведена с позиции не подлежащего применению закона, поэтому оспариваемые судебные акты в названной части подлежат отмене в соответствии со ст. 188 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации и дело в этой части - направлению на новое рассмотрение" <*>. Дело здесь не только в формально-юридической стороне: соотношении специальных правил об ответственности перевозчика за несохранность груза, содержащихся в различных федеральных законах (с одной стороны - в ГК, с другой - в транспортных уставах и кодексах). Нелогично, нелепо, находящейся за рамками здравого смысла выглядит конструкция гражданско-правовой ответственности, когда бремя доказывания вины должника, не исполнившего свое обязательство, возлагается на кредитора (грузоотправителя) или третье лицо, в пользу которого заключен договор (грузополучателя). Если же брать фактическую сторону дела, то, как мы уже отмечали, ни грузоотправитель, ни грузополучатель с момента принятия груза к перевозке в пункте отправления и до выдачи его получателю в пункте назначения не имеют никакой физической возможности контролировать действия перевозчика, связанные с доставкой груза, и фиксировать допускаемые им нарушения.

<*> Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 9 февраля 1999 г. N 2810/98 по делу Арбитражного суда Сахалинской области за 1998 г.

Но, видимо, для транспортных министерств и ведомств соблазн сохранить порядок, при котором

транспортные организации автоматически освобождались от ответственности, стоило им только сослаться на исправность пломбы, сопровождение груза проводником или на иные формальные обстоятельства, был так велик, что печально известные нормы были перенесены и в новые транспортные уставы и кодексы с надеждой, что их противники не смогут выдвинуть прежних возражений против новых федеральных законов.

К сожалению, указанная позиция была поддержана со стороны некоторых авторов и в юридической литературе. Так, Т.Е. Абова, комментируя ст. 109 ТУЖД, указывает: "Чтобы освободить себя от ответственности, железной дороге достаточно доказать, что имели место один или несколько перечисленных в ст. 109 фактов, и не нужно доказывать отсутствие своей вины... грузоотправитель (грузополучатель) не лишен права доказывать обратное: наличие вины железной дороги в несохранности груза, несмотря на данные факты. В этом случае бремя доказывания вины дороги, несмотря на наличие предусмотренных комментируемой статьей обстоятельств, будет лежать на том, кто считает ее виновной в причинении ущерба грузу". При этом очевидное противоречие ст. 109 ТУЖД не только ст. 796 ГК, но и общим принципиальным основам построения гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательства автора не смущает. Напротив, по ее мнению, в ГК "закреплены наиболее общие, распространяющиеся на все виды транспорта нормы. Условия же перевозки каждым видом транспорта согласно п. 2 ст. 784 ГК определяются соответствующими транспортными уставами и кодексами..." <*>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 215 - 216.

Применительно к ст. 168 КТМ, предусматривающей основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза по договору морской перевозки, Г.Г. Иванов подчеркивает: "На практике это означает, что перевозчику необходимо доказать не отсутствие своей вины, а доставку груза в исправной таре, исправных опломбированных грузовых помещениях и т.д. Для того чтобы возложить на перевозчика ответственность, отправителю необходимо доказать, что несмотря, например, на исправность пломб, повреждение груза все же произошло по вине перевозчика" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 302.

В связи с указанными позициями, высказанными в юридической литературе, хотелось бы обратить внимание на следующее. Для того чтобы "оживить" нормы прежних транспортных уставов и кодексов, противоречащих ГК и поэтому фактически утративших свою силу, недостаточно их просто "освежить" путем перенесения в новые транспортные уставы и кодексы, принятые после ГК, не приведя их в соответствие с Гражданским кодексом. Ведь согласно п. 2 ст. 3 ГК нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать Гражданскому кодексу РФ. В противном случае у судов, арбитражных судов есть все основания при разрешении споров, связанных с несохранностью перевозимых грузов, не применять положения транспортных уставов и кодексов, предусматривающих автоматическое бездоказательное освобождение перевозчиков от ответственности (ст. 109 ТУЖД, ст. 168 КТМ, ст. 118 КВВТ), а руководствоваться соответствующими нормами, содержащимися в ст. 796 ГК.

Такой подход, впрочем, уже имеет место в судебно-арбитражной практике. Достаточно

вспомнить разъяснение Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ, согласно которому "при применении статьи 109 Транспортного устава арбитражным судам следует исходить из того, что в предусмотренных в этой статье случаях железная дорога освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза при перевозке, если они произошли, как это указано в статье 796 Гражданского кодекса Российской Федерации, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело" <*>. Бремя доказывания наличия указанных обстоятельств, как известно, возлагается на перевозчика.

<*> Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1988 г. N 18 (п. 21) (Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 1999. N 1. С. 11).

Весьма характерно, что, прекрасно представляя себе официальную позицию судебно-арбитражной практики по отношению к ст. 109 ТУЖД, разработчики нового УЖТ РФ перенесли содержащиеся в ней нормы в ст. 118 УЖТ РФ и, более того, расширили круг обстоятельств, при наступлении которых перевозчик автоматически освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) перевозимых грузов. В дополнение к ранее сформулированным основаниям освобождения перевозчика от ответственности за несохранность грузов в ст. 118 УЖТ РФ предусмотрены следующие обстоятельства: утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем (отправителем) в транспортной железнодорожной накладной, заявлении на отправку грузобагажа; грузобагаж прибыл в исправной таре или упаковке; перевозка продовольственных и скоропортящихся грузов осуществлялась как перевозка грузобагажа под ответственность отправителя, если они были доставлены в срок.

Применительно к этим новым случаям освобождения перевозчика от ответственности за несохранность грузов (впрочем, как и во всех иных известных случаях) в ст. 118 УЖТ РФ предусмотрено правило о том, что перевозчик несет ответственность за несохранность грузов лишь при условии, что предъявитель претензии докажет, в том числе при необходимости с привлечением независимых экспертов, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли по вине перевозчика.

Остается надеяться, что подходы, выработанные судебно-арбитражной практикой в отношении применения ст. 109 ТУЖД, также автоматически будут перенесены и на ст. 118 УЖТ РФ.

Как уже отмечалось, ответственность перевозчика за нарушение договора перевозки груза, в том числе и за необеспечение сохранности перевозимых грузов, носит ограниченный характер. Данное обстоятельство проявляется в том, что ГК (п. 2 ст. 796), а также транспортные уставы и кодексы предусматривают предельные размеры ответственности перевозчика за несохранность перевозимого груза. В соответствии с п. 2 ст. 796 ГК в случае утраты или недостачи груза причиненный ущерб возмещается перевозчиком в размере стоимости утраченного или недостающего груза; при повреждении (порче) груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности его восстановления - в размере его стоимости; если утраченный груз сдавался к перевозке с объявлением его ценности, ущерб подлежит возмещению перевозчиком в размере объявленной стоимости груза. При этом стоимость груза должна определяться исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии таковой - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Наряду с

возмещением указанного ущерба, вызванного несохранностью груза, перевозчик должен возратить отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если эта плата не входит в стоимость груза (п. 3 ст. 796 ГК).

Транспортные уставы и кодексы включают в себя нормы, в основном дублирующие названные положения ГК (ст. 110 ТУЖД, ст. 107 УЖТ РФ, ст. 119 КВВТ, ст. 169 КТМ, ст. 119 ВК). И все же правила, регулирующие порядок определения размера подлежащего возмещению ущерба, причиненного несохранностью груза, перевозимого воздушным и морским транспортом, обладают некоторыми особенностями.

При воздушных перевозках грузов стоимость утраченных, недостающих или поврежденных (испорченных) грузов может быть возмещена в размере, не превышающем двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса груза. При отсутствии цены груза в договоре или в счете продавца, стоимость груза определяется исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было (п. 2 ст. 119 ВК).

На морском транспорте в случае несохранности груза общая сумма, подлежащая возмещению перевозчиком, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, в которые груз был выгружен или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором морской перевозки груза. Стоимость груза определяется исходя из цены на товарной бирже или, если нет такой цены, исходя из существующей рыночной цены, а если нет ни той, ни другой цены, - исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества. Кроме того, из суммы, подлежащей возмещению за утрату или повреждение груза, вычитаются расходы на перевозку груза (фрахт, пошлины и др.), которые должны были быть произведены грузовладельцем, но вследствие утраты или повреждения груза произведены не были (п. 2 ст. 169 КТМ).

Ответственность грузоотправителей и грузополучателей

В рамках обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, ответственность грузоотправителя перед перевозчиком может наступить за неправильное указание в транспортной накладной наименования груза или его особых свойств, за отправление груза, запрещенного для перевозки, а также за просрочку внесения провозной платы и иных платежей, причитающихся перевозчику за перевозку груза.

Как правило, транспортные уставы и кодексы определяют вид и размер конкретных мер ответственности применительно к отдельным нарушениям обязательств по договору перевозки груза, допускаемым грузоотправителем. Так, в соответствии со ст. 113 ТУЖД (ст. 98 УЖТ РФ) за неправильное указание в транспортной железнодорожной накладной наименования груза, особых отметок или необходимых при перевозке груза мер предосторожности, за отправление запрещенного для перевозки груза либо за неправильное указание свойств груза с грузоотправителя взыскивается штраф в размере пятикратной платы за перевозку такого груза на все расстояние перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков железной дороги. Как видим, указанная мера ответственности носит характер штрафной неустойки, которая может быть взыскана сверх убытков, причиненных железной дороге. Аналогичная норма, предусматривающая

ответственность грузоотправителя за указанные нарушения в форме штрафной неустойки в таком же размере (пятикратная плата за перевозку), содержится в КВВТ (п. 1 ст. 120).

Вместе с тем ВК и КТМ не включают специальных правил о конкретных мерах имущественной ответственности, применяемых к грузоотправителям за неисполнение или ненадлежащее исполнение отдельных условий обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, а ограничиваются общими положениями об ответственности последних за причиненные перевозчику убытки. Например, согласно ст. 121 ВК грузоотправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем. Еще более общий характер носит соответствующее правило, содержащееся в КТМ (ст. 176): отправитель и фрахтователь несут ответственность за причиненные перевозчику убытки, если не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействие которых они отвечают.

Исполнение другой основной обязанности грузоотправителя по договору перевозки груза, а именно: уплаты провозной платы и иных платежей, причитающихся перевозчику за перевозку груза, - в достаточной степени обеспечена мерами оперативного воздействия, которые могут применяться перевозчиком в одностороннем порядке. Прежде всего речь идет о праве перевозчика задержать отправление груза до внесения указанной провозной платы и соответствующих платежей. Более того, к примеру, на железнодорожном транспорте до внесения платы за перевозку груза и иных платежей, причитающихся железной дороге за предыдущую перевозку груза, дорога вправе прекратить подачу вагонов и контейнеров для следующей перевозки груза (ст. 36 ТУЖД, ст. 30 УЖТ РФ). Аналогичными возможностями обладает и перевозчик по договору перевозки груза на внутреннем водном транспорте (п. 3 ст. 120 КВВТ).

Тем не менее некоторые транспортные уставы и кодексы содержат положения о специальных мерах ответственности, применяемых к грузоотправителю в случае нарушения последним обязательств по расчетам за перевозку груза. Так, в соответствии с той же ст. 36 ТУЖД при несвоевременных расчетах за перевозку груза по вине грузоотправителя или грузополучателя с него взыскиваются в пользу железной дороги пени в соответствии с законодательством Российской Федерации <*>. В настоящее время такого рода ответственность в виде неустойки (пени) не установлена. Однако в юридической литературе было высказано мнение (А.А. Годовиковым) о том, что "до установления законодательством пени железной дороге при установлении фактов несвоевременных расчетов за перевозки грузов следует применять ответственность грузоотправителя, грузополучателя, установленную ст. 395 ГК" <***>.

<*> См. также п. 3 ст. 120 КВВТ.

<***> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 66.

Указанная позиция была воспринята и официальной судебной-арбитражной практикой. В Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" имеется следующее разъяснение. Согласно ст. 36 ТУЖД при несвоевременных расчетах за перевозку груза по вине грузоотправителя или

грузополучателя с него взыскивается в пользу железной дороги неустойка в соответствии с законодательством Российской Федерации. Поскольку в настоящее время законодательством ответственность в связи с несвоевременными расчетами за перевозку грузов не установлена, применяется ответственность, предусмотренная ст. 395 ГК, если об этом просит истец (п. 11 Постановления).

Данное обстоятельство, видимо, было принято во внимание разработчиками нового УЖТ РФ, который включает в себя положение о том, что при несвоевременных расчетах за перевозку грузов, грузобагажа по вине грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя) перевозчик вправе потребовать уплаты процентов на сумму просроченного платежа в размере и порядке, которые установлены гражданским законодательством (ст. 30).

При применении указанной ответственности должен учитываться реальный характер договора перевозки: исполнение обязанности грузоотправителя по внесению провозной платы перевозчику не может считаться просроченным до момента принятия последним груза к перевозке.

Что касается ответственности грузополучателя, то прежде всего необходимо оговориться, что применение к последнему каких-либо мер ответственности из числа предусмотренных транспортным законодательством возможно лишь при том условии, что он в какой-либо форме выразил свое намерение воспользоваться своим правом на принятие от перевозчика доставленного в его адрес груза. Данное обстоятельство вытекает из особенностей правового положения грузополучателя в правоотношениях, связанных с договором перевозки груза, который, как отмечалось ранее, сконструирован по модели договора в пользу третьего лица (ст. 430 ГК). Грузополучатель, выразивший свое намерение реализовать право на получение груза, например путем обращения к перевозчику с требованием о выдаче груза, тем самым становится фактическим участником названных правоотношений, регулируемых транспортным законодательством, и с этого момента должен подчиняться правилам об обязанностях получателя груза и об ответственности грузополучателя в случае нарушения указанных обязанностей. Речь идет об обязанностях получателя по обеспечению своевременного принятия доставленного в его адрес груза от перевозчика и уплате последнему причитающихся ему платежей, связанных с перевозкой груза.

Негативные последствия нарушения грузополучателем обязанностей, предусмотренных транспортным законодательством, выражаются не только в применении к нему мер ответственности, но и в иных материальных потерях. Например, ТУЖД (ст. 36), УЖТ РФ (ст. 30) предусмотрено, что до внесения на железнодорожной станции назначения всех причитающихся железной дороге платежей вагоны, контейнеры находятся на ответственном простое грузополучателя и с него взимается сбор за хранение груза или плата за пользование вагонами, контейнерами.

Помимо ответственности за несвоевременные расчеты с перевозчиком за перевозку груза (проценты по ст. 395 ГК) к грузополучателю при определенных условиях может быть применена ответственность в виде штрафа за задержку транспортных средств под выгрузкой или самовольное использование указанных транспортных средств (например, ст. 114, 115 ТУЖД, ст. 99, 100 УЖТ РФ).

5. Претензии и иски по договору перевозки груза

Общие положения

В соответствии со ст. 797 ГК до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливался в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

В первых же комментариях указанных законоположений обращалось внимание на то, что в отличие от ранее действовавшего законодательства ГК не установил каких-либо сроков на предъявление претензий и не предоставил такую возможность транспортным уставам и кодексам. Данное обстоятельство оценивалось в целом положительно, поскольку претензионные сроки в транспортном законодательстве всегда носили пресекающий характер, а принимая во внимание имевшееся у транспортных организаций право возратить предъявленную претензию без рассмотрения по формальным основаниям, зачастую служили непреодолимым препятствием на пути предъявления каких-либо требований к перевозчику в судебном порядке. Отсутствие пресекающих сроков на предъявление претензий при обязательности соблюдения грузоотправителями и грузополучателями претензионного порядка урегулирования споров с транспортными организациями означало, помимо всего прочего, восстановление нормального течения срока исковой давности, часть которого поглощалась периодом, необходимым для предъявления грузоотправителем, грузополучателем и рассмотрения перевозчиком соответствующих требований в претензионном порядке <*>.

<*> См.: Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель. С. 412 - 413 (автор - В.В. Витрянский); Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. СПб., 1997. С. 315 (автор - Н.С. Ковалевская).

Правда, в юридической литературе той поры высказывалась и иная позиция, направленная на обоснование необходимости сохранения пресекающих сроков на предъявление претензий к перевозчику. Так, по мнению О.Н. Садикова, "необходимо признать, что установленный транспортными уставами и кодексами срок для заявления перевозчику претензии... сохраняет свое правовое значение до установления по этому практически важному вопросу иного регулирования в новых транспортных уставах и кодексах" <*>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 410.

В судебно-арбитражной практике тех лет по разрешению споров, связанных с перевозкой грузов, проблема соотношения ст. 797 ГК и правил о сроках на предъявление претензий, содержащихся в действовавших тогда транспортных уставах и кодексах, решалась не в пользу пресекающих претензионных сроков. Например, рассматривая в порядке надзора дело по иску грузополучателя к железной дороге о взыскании штрафа за просрочку доставки груза по протесту на постановление кассационной инстанции, отменившей решение арбитражного суда о взыскании указанного штрафа в связи с пропуском 45-дневного срока на предъявление претензии к перевозчику

(ст. 174 УЖД СССР), Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ отметил следующее.

Согласно ст. 797 ГК до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Однако в указанной статье не предусмотрено, что установленные на предъявление претензий сроки являются пресекательными. Поэтому с вводом в действие части второй ГК указанные сроки не могут признаваться пресекательными.

Как видно из материалов дела, претензия к железной дороге по поводу уплаты штрафа за просрочку доставки груза предъявлена грузополучателем в порядке, предусмотренном ст. 170 и 173 действовавшего в то время Устава железных дорог, а иск - в пределах годичного срока исковой давности, установленного ст. 797 Гражданского кодекса РФ. Рассматриваемые спорные правоотношения возникли после ввода в действие части второй названного Кодекса.

Поэтому Постановление кассационной инстанции об отмене решения первой инстанции и о прекращении производства по делу было отменено, а решение арбитражного суда оставлено в силе <*>.

<*> Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 26 мая 1998 г. N 4935/97.

Вместе с тем при принятии новых транспортных уставов и кодексов в их текст вновь были внесены нормы о сроках на предъявление претензий перевозчику, претендующие на установление их пресекательного характера. Несмотря на это, сложившийся в судебно-арбитражной практике подход к оценке указанных сроков не изменился.

Порядок предъявления претензий

Соблюдение требований транспортного законодательства, составляющих порядок предъявления претензий, означает, что претензия должна быть предъявлена лицом, имеющим право на предъявление соответствующей претензии; претензия адресуется той транспортной организации, которая в соответствии с законодательством уполномочена ее рассматривать; претензия содержит все необходимые сведения и расчет суммы требований, позволяющие рассмотреть ее по существу; к претензии должны быть приложены документы, которые в соответствии с транспортным законодательством могут служить доказательством предъявленных требований.

Правом на предъявление претензии к перевозчику наделяются грузоотправитель или грузополучатель в зависимости от вида нарушений договора перевозки груза, допущенных перевозчиком при условии представления документов, подтверждающих нарушение перевозчиком своих обязательств. Так, в соответствии со ст. 135 ТУЖД, ст. 120 УЖТ РФ право на предъявление к железной дороге (перевозчику) претензии (а также иска), возникшей в связи с осуществлением перевозки груза, имеют: грузополучатель или грузоотправитель в случае утраты груза при условии представления грузовой квитанции в приеме груза к перевозке с отметкой станции назначения о неприбытии груза либо при условии представления подтвержденного банком или иной кредитной организацией документа об оплате стоимости груза и справки железной дороги об отправке груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии данного груза; в случае недостачи,

повреждения (порчи) груза - грузополучатель или грузоотправитель при условии представления транспортной железнодорожной накладной (ее заверенной копии) и выданного железной дорогой коммерческого акта либо документов об обжаловании отказа железной дороги в составлении коммерческого акта; в случае просрочки доставки груза - грузополучатель или грузоотправитель при условии представления подлинной транспортной железнодорожной накладной; в случае задержки выдачи груза - грузополучатель или грузоотправитель при условии представления транспортной железнодорожной накладной и акта общей формы.

В ст. 135 ТУЖД содержится довольно странная норма о праве грузоотправителя и грузополучателя передать другим лицам свои права на предъявление претензий и исков к перевозчику, которая на самом деле вводит запрет на такую передачу указанных прав. Речь идет о норме, согласно которой "грузоотправитель, грузополучатель могут передать свои права на предъявление таких претензий и исков иным юридическим, физическим лицам посредством надлежащего оформления договора поручения или доверенности". Однако общеизвестно, что поверенный по договору поручения, как и представитель по доверенности, могут совершать юридические действия исключительно от имени доверителя (представляемого), сохраняющего таким образом свои права на предъявление претензий и исков к перевозчику. Отсюда вывод - принадлежащее грузоотправителю, грузополучателю право на предъявление претензии и иска к перевозчику в принципе не подлежит передаче другому лицу.

Соответствующее толкование анализируемая норма получила и в судебной-арбитражной практике. В Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" имеется следующее разъяснение.

Согласно ст. 797 ГК до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном ТУЖД.

В соответствии со ст. 135 ТУЖД предъявление претензий и исков юридическими и физическими лицами, не являющимися грузоотправителями и грузополучателями, допускается только в случае, когда между этими лицами и грузоотправителями или грузополучателями надлежаще оформлен договор поручения либо выдана надлежаще оформленная доверенность. При этом согласно ст. 182 и 971 ГК и ст. 34 АПК истцом по делу будет грузоотправитель или грузополучатель, заключивший договор поручения или выдавший доверенность.

При непредставлении надлежаще оформленного договора поручения или доверенности исковое заявление подлежит возврату в соответствии с п. 2 ч. 1 ст. 108 АПК.

Передача прав грузополучателем и грузоотправителем в порядке, предусмотренном ст. 135 ТУЖД, не является уступкой прав требования по обязательствам, связанным с перевозкой груза. Требования к железным дорогам, возникающие в связи с осуществлением перевозки груза, могут быть предъявлены грузоотправителем или грузополучателем (п. 27 Постановления).

По-видимому, позиция Высшего Арбитражного Суда РФ была учтена при подготовке нового УЖТ РФ, из текста которого исключена указанная норма, содержащаяся в ст. 135 ТУЖД.

Кроме того, в УЖТ РФ (ст. 120) гораздо детальнее регулируется порядок предъявления претензий к перевозчику за различные нарушения транспортного законодательства. В частности, правом на предъявление к перевозчику претензий наделяются: грузополучатель (получатель) или грузоотправитель (отправитель) - в случае задержки выдачи груза, грузобагажа (к претензии должны

быть приложены транспортная железнодорожная накладная, грузобагажная квитанция и акт общей формы); грузополучатель, грузоотправитель, а также обслуживающий их своим локомотивом владелец железнодорожного пути необщего пользования - в случае уплаты штрафов за задержку подачи вагонов под погрузку и выгрузку, задержку уборки вагонов с мест погрузки, выгрузки или приема вагонов с железнодорожного пути необщего пользования (к претензии прилагаются ведомость подачи и уборки вагонов, памятка приемосдатчика, уведомление о завершении грузовой операции или передаче вагонов на железнодорожный выставочный путь, акт общей формы); грузоотправитель - в случае возврата штрафа за невыполнение принятой заявки или за неподачу вагонов, контейнеров для выполнения заявки (прилагаются учетная карточка выполнения заявки, документы, подтверждающие внесение платежей по учетной карточке, а также акт общей формы, подтверждающий отказ одной из сторон подписать учетную карточку); грузополучатель или грузоотправитель - в случае взыскания штрафа за использование перевозчиком вагонов, контейнеров без согласия их владельца (к претензии должны быть приложены транспортная железнодорожная накладная или квитанция о приеме груза, акт общей формы, заявление о розыске грузов и другие подтверждающие факт использования вагонов, контейнеров без согласия владельца документы, расчет суммы штрафа) и т.д.

При перевозках грузов внутренним водным транспортом правом на предъявление претензий и исков к перевозчику наделяются: в случае полной утраты груза, буксируемого объекта - грузоотправитель или грузополучатель при условии представления квитанции о приеме груза, буксируемого объекта к перевозке, с отметкой перевозчика о неприбытии груза, буксируемого объекта; в случае недостачи или повреждения (порчи) груза, буксируемого объекта - грузополучатель при условии представления транспортной накладной, коммерческого акта или перевозочного документа при перевозке нефтепродуктов наливом, а при отсутствии коммерческого акта - документа об обжаловании отказа в его составлении; в случае излишне уплаченных провозной платы и иных платежей - грузоотправитель или грузополучатель при условии представления транспортной накладной; в случае просрочки доставки груза или буксируемого объекта - грузополучатель при условии представления транспортной накладной (ст. 162 КВВТ). Претензии, возникающие из перевозки грузов и буксировки объектов, предъявляются к перевозчику в пункте назначения. К претензии должны быть приложены в подлинниках или надлежаще заверенных копиях документы, свидетельствующие о наличии у заявителя права на заявление претензии (п. 2 и 3 ст. 161 КВВТ).

На воздушном транспорте право на предъявление вытекающих из перевозок грузов претензий и исков имеют: в случае утраты груза - грузополучатель при предъявлении грузовой накладной, выданной перевозчиком грузоотправителю, с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза, а при невозможности предъявления такой накладной - документа об оплате стоимости груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии груза); в случае недостачи (порчи) груза - грузополучатель при предъявлении грузовой накладной или коммерческого акта; в случае просрочки доставки груза - грузополучатель при предъявлении грузовой накладной (ст. 125 ВК).

Ни КВВТ, ни ВК (как, впрочем, и УЖТ РФ) не предусматривают возможности передачи грузоотправителем или грузополучателем кому-либо своего права на предъявление претензии и иска перевозчику.

Определенными особенностями отличается правовое регулирование претензионного порядка разрешения споров по договору морской перевозки грузов. Правило об обязательном предъявлении перевозчику претензии до обращения к нему с соответствующим иском действует лишь

применительно к правоотношениям, связанным с перевозкой грузов в каботаже. Что касается других видов морской перевозки грузов, то установленные КТМ (гл. XXV) нормы могут применяться лишь в тех случаях, когда обязанность сторон соблюдать претензионный порядок урегулирования споров предусмотрена договором (п. 1 ст. 403 КТМ).

В КТМ РФ, в отличие от ранее действовавшего КТМ СССР 1968 г., отсутствует перечень лиц, пользующихся правом на предъявление претензий и исков к перевозчику, допустившему нарушение того или иного условия договора морской перевозки. Имелось в виду, что такие лица (отправитель или грузополучатель) должны определяться по смыслу норм КТМ, регламентирующих конкретные правоотношения, связанные с морской перевозкой груза <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 690 (автор соответствующего Комментария - Б.С. Хейфец).

Претензии должны предъявляться к морскому перевозчику, который осуществлял перевозку груза, а если перевозка груза не была осуществлена, - к перевозчику, который в соответствии с договором морской перевозки груза был обязан ее осуществить (п. 2 ст. 403 КТМ РФ).

В отличие от иных транспортных уставов и кодексов, КТМ содержит правила, регламентирующие отношения, связанные с передачей права на предъявление претензий и исков к перевозчику. Согласно ст. 404 КТМ передача права на предъявление претензий и исков другим организациям или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю или наоборот, а также отправителем или получателем экспедитору либо страховщику; передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе.

При этом передачу права на предъявление претензии и иска страховщику (путем учинения соответствующей передаточной надписи на перевозочном документе), которая допускается только на морском транспорте, следует отличать от перехода к страховщику прав страхователя (грузоотправителя или грузополучателя) на возмещение ущерба за счет перевозчика (суброгация), вытекающего из договора имущественного страхования, который (переход) может иметь место при страховании груза, перевозимого любым видом транспорта, в силу норм, регулирующих не договор перевозки груза, а договор имущественного страхования. В последнем случае, если договором имущественного страхования не предусмотрено иное, к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования. Перешедшее к страховщику право требования осуществляется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем и лицом, ответственным за убытки (п. 1, 2 ст. 965 ГК).

Иллюстрацией к сказанному может служить одно из разъяснений Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ, относящееся к железнодорожным перевозкам грузов. Согласно указанному разъяснению в случае, когда грузоотправитель, грузополучатель заключили со страховщиком договор имущественного страхования и страховщик в связи с наступлением предусмотренного страхового случая выплатил в соответствии с этим договором сумму страхового возмещения, к страховщику в порядке суброгации переходит право требования, которое страхователь имеет к лицу, ответственному

за убытки, возмещенные в результате страхования (ст. 387, 965 ГК). Следовательно, страховщик, выплативший страховое возмещение грузоотправителю или грузополучателю в связи с ненадлежащим выполнением перевозчиком обязательств по перевозке груза, вправе предъявить к железной дороге требования, которые в данном случае мог бы предъявить страхователь - грузоотправитель или грузополучатель.

Перешедшее к страховщику право требования осуществляется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем и лицом, ответственным за убытки. Следовательно, страховщик до предъявления иска в арбитражный суд должен предъявить железной дороге претензию в установленном ТУЖД порядке (если такая претензия не была предъявлена ранее грузоотправителем или грузополучателем) с приложением договора страхования, доказательств уплаты страхового возмещения и документов, указанных в Уставе.

Срок исковой давности должен исчисляться не с момента выплаты страховщиком страхового возмещения, а с момента наступления события, признаваемого основанием для предъявления требования грузоотправителем или грузополучателем (ст. 142 ТУЖД).

При удовлетворении иска с железной дороги подлежит взысканию сумма в пределах выплаченного страховщиком страхового возмещения, но не более той, которая могла быть взыскана по требованию грузоотправителя или грузополучателя в соответствии с ТУЖД <*>.

<*> Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 25 января 2001 г. N 1 "О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" (п. 12) (Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2001. N 4. С. 9).

Такой подход, выработанный судебной-арбитражной практикой, теперь нашел отражение в УЖТ РФ. Согласно ст. 120 УЖТ РФ право на предъявление к перевозчику претензии, связанной с осуществлением перевозок груза, грузобагажа, предоставляется также страховщику, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю (отправителю), грузополучателю (получателю), в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке. Порядок предъявления претензии страховщиком аналогичен порядку, установленному в отношении предъявления претензии грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем).

Важное значение для вывода о том, соблюден или не соблюден грузоотправителем (грузополучателем) претензионный порядок урегулирования спора, имеет выполнение последним положений транспортного законодательства о приложении к претензии соответствующих документов, удостоверяющих обстоятельства, послужившие основанием для предъявления требований к перевозчику. В этом отношении официальная судебная-арбитражная практика занимает весьма жесткую позицию. Так, в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 25 января 2001 г. N 1 (п. 15) констатируется, что обстоятельства, являющиеся основанием для ответственности железной дороги, грузоотправителя, грузополучателя, других организаций при осуществлении перевозки грузов по железным дорогам, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы и другими актами, которые должны быть приложены к претензии. В том случае, когда предъявитель претензии не приложил к ней коммерческий акт, сославшись на то, что железная дорога в нарушение ТУЖД уклонилась от его составления и выдачи, эти возражения могут быть приняты во внимание только в том случае, когда грузополучатель, грузоотправитель, другие

организации в установленном порядке обжаловали отказ железной дороги в составлении и выдаче коммерческого акта.

Арбитражным судам рекомендуется иметь в виду, что, если по основаниям, изложенным в ТУЖД, железная дорога производила выдачу груза с проверкой его состояния, массы и количества мест и при такой выдаче было установлено повреждение, порча груза или тары, в которой находился груз, грузополучатель вправе потребовать от железной дороги удостоверения состояния груза коммерческим актом. В случае невыполнения железной дорогой обязанности по составлению коммерческого акта и несоблюдения грузополучателем требования об обжаловании отказа железной дороги от составления коммерческого акта и его выдачи предъявление претензии, к которой не приложен коммерческий акт, должно рассматриваться как нарушение порядка предъявления претензии, предусмотренного Уставом.

При разрешении споров следует учитывать, что в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения железной дорогой обязательств, если это подтверждено постановлением следственных органов или судебным актом, отсутствие коммерческого акта не может служить основанием к освобождению железной дороги от ответственности.

Составленный перевозчиком в одностороннем порядке коммерческий акт должен оцениваться арбитражным судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности железной дороги, грузоотправителя или грузополучателя (п. 4 ст. 796 ГК).

Согласно другому разъяснению Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ, предъявляя претензию, связанную с утратой груза, заявитель должен приложить грузовую квитанцию с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза либо подтвержденный банком или иной кредитной организацией документ об оплате стоимости груза и справку железной дороги об отправке груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии данного груза (ст. 135 ТУЖД).

При предъявлении иска к железной дороге, связанного с утратой груза, свои ссылки на уклонение железной дороги от выдачи справки об отправке груза и от наложения отметки о неприбытии груза истец должен подтвердить соответствующими доказательствами. Такими доказательствами могут быть: копия запроса о выдаче справки и почтовая квитанция о его отправке, копия жалобы начальнику отделения железной дороги на отказ станции назначения сделать требуемую отметку и документы, подтверждающие подачу такой жалобы. Эти доказательства прикладываются и к претензии.

Если указанные доказательства не были приложены к претензии, предъявленной железной дороге, следует признать, что заявителем нарушен установленный порядок предъявления претензии со всеми вытекающими из этого последствиями (п. 14 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 25 января 2001 г. N 1).

Сроки предъявления и рассмотрения претензий

Как уже отмечалось, ГК (ст. 797) не установил каких-либо сроков на предъявление претензий к перевозчику и не предусмотрел, что такие сроки могут быть определены в транспортных уставах и кодексах. В данной статье ГК определен (косвенным образом) лишь 30-дневный срок на рассмотрение претензии перевозчиком, по истечении которого грузоотправитель или

грузополучатель, при условии соблюдения порядка предъявления претензии, получает право на обращение с иском к перевозчику в суд, арбитражный суд. Имеется в виду, что претензии к перевозчику должны предъявляться грузоотправителем (грузополучателем) в любой момент в пределах срока исковой давности с таким расчетом, чтобы у перевозчика имелось не менее 30 дней (до истечения срока исковой давности) для рассмотрения предъявленной претензии.

Подход ГК к вопросу о сроках предъявления и рассмотрения претензий, предъявляемых к перевозчику, был полностью воспринят и воспроизведен в КТМ и КВВТ, в соответствии с которыми претензия к перевозчику, вытекающая из перевозки груза, может быть предъявлена в течение срока исковой давности (ст. 406 КТМ, п. 4 ст. 161 КВВТ).

Вместе с тем ВК и ТУЖД а затем и УЖТ РФ пошли по старому, "наезженному" пути: в них предусмотрены специальные нормы о сроках на предъявление претензий к перевозчику и порядке их исчисления, которые выглядят (судя по формулировкам) как пресекательные сроки. Так, согласно ст. 126 ВК претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение шести месяцев, которые исчисляются следующим образом: в случаях недостачи или повреждения (порчи) груза, просрочки в его доставке - со дня, следующего за днем выдачи груза; в случае утраты груза - через 10 дней по истечении срока доставки; о возмещении вреда во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии. При этом перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

Аналогичные нормы имеются и в ТУЖД и УЖТ РФ. Согласно ст. 139 ТУЖД (ст. 123 УЖТ РФ) претензии к железным дорогам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, претензии в отношении штрафов и пеней - в течение 45 дней. Указанные сроки предъявления претензий исчисляются в отношении: возмещения за повреждение (порчу) либо недостачу груза - со дня выдачи груза; возмещения за утрату груза - по истечении 30 дней со дня окончания срока его доставки; просрочки доставки груза - со дня выдачи груза; возврата платы за пользование вагонами, контейнерами, штрафа за задержку вагонов, контейнеров - со дня получения заявителем претензии копии инкассового поручения (счета) железной дороги об их начислении; в иных случаях - со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий. Намерение сделать указанные сроки пресекательными следует из нормы о том, что железная дорога вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных сроков, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

Однако расчет на то, чтобы перевозчик, возвращая претензию грузоотправителя или грузополучателя без рассмотрения по мотиву пропуска установленного срока на ее предъявление, тем самым делал бы невозможным для грузоотправителя (грузополучателя) защиту им же (перевозчиком) нарушенных прав, как это было прежде, себя не оправдал. Причиной тому явилось несомненное противоречие соответствующих норм ВК и ТУЖД положениям ст. 797 ГК, что позволило судебной-арбитражной практике определить свое отношение к указанному противоречию исходя из приоритета ГК. Предъявление грузоотправителем (грузополучателем) претензии за пределами установленного срока может иметь для него лишь то последствие, что на него могут быть отнесены судебные расходы. Однако данное обстоятельство при соблюдении порядка предъявления претензии ни при каких условиях не может быть признано препятствием для судебной защиты нарушенных прав. Об этом свидетельствует, в частности, разъяснение, содержащееся в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 (п. 29), согласно которому предъявление грузоотправителем или грузополучателем претензии к предприятию железнодорожного транспорта за

пределами сроков, предусмотренных в ст. 139 ТУЖД, при условии соблюдения установленного этим Уставом порядка предъявления претензий не является основанием к возвращению искового заявления.

Однако если при рассмотрении иска будет установлено, что дело возникло вследствие нарушения истцом предусмотренных ст. 139 ТУЖД сроков на предъявление претензии к железной дороге, то арбитражный суд в соответствии с ч. 3 ст. 95 АПК вправе отнести на истца судебные расходы независимо от исхода спора.

Предъявление исков к перевозчику

Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в 30-дневный срок. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами (п. 2, 3 ст. 797 ГК).

Нам уже приходилось обращать внимание на то, что с точки зрения обеспечения судебной защиты нарушенных прав грузоотправителей и грузополучателей путем предъявления последними иска к перевозчику несоблюдение сроков и порядка предъявления претензии вызывает неодинаковые последствия. Пропуск срока на предъявление претензии (такая проблема возникает лишь при воздушных и железнодорожных перевозках) не лишает грузоотправителя или грузополучателя права на обращение с иском к перевозчику в суд, арбитражный суд.

Несоблюдение порядка предъявления претензии может привести к тому, что претензия будет считаться непредъявленной, а это, в свою очередь, может быть расценено судом как основание к возвращению искового заявления без рассмотрения. Правда, и в данном случае многое будет зависеть от конкретных обстоятельств, связанных с предъявлением претензии и ее возвратом перевозчиком. Например, в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 25 января 2001 г. N 1 (п. 10) имеется разъяснение, согласно которому в случаях отказа железной дороги от рассмотрения претензии по существу со ссылкой на нарушение заявителем претензии установленного претензионного порядка и оспаривания истцом, считающим претензионный порядок разрешения спора соблюденным, правомерности отказа в рассмотрении претензии, арбитражный суд принимает исковое заявление и возникшие разногласия по этому вопросу разрешает в заседании. При признании претензионного порядка соблюденным исковое заявление рассматривается арбитражным судом по существу. И все же общим правилом о последствиях нарушения грузоотправителем (грузополучателем) претензионного порядка урегулирования спора с перевозчиком может служить иное разъяснение, содержащееся в названном Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ, а именно: "Если при принятии искового заявления к производству арбитражный суд установит, что истцом нарушен порядок предъявления претензии либо претензия не была предъявлена, исковое заявление согласно пункту 6 ст. 108 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации подлежит возврату, а в случае установления этих нарушений при рассмотрении искового заявления - арбитражный суд оставляет иск без рассмотрения в соответствии с пунктом 5 ст. 87 Арбитражного процессуального кодекса" (п. 9 Постановления).

В свое время (после принятия части второй ГК и до введения в действие новых транспортных уставов и кодексов) в юридической литературе высказывались опасения в связи с тем, что в ст. 797

ГК не был непосредственно определен начальный момент течения годичного срока исковой давности (соответствующие правила следовало предусмотреть в транспортных уставах и кодексах). Для некоторых авторов данное обстоятельство послужило причиной оправдания пресекательных сроков на предъявление претензий к перевозчику. Так, по мнению О.Н. Садикова, данное обстоятельство "создает очевидные правоприменительные трудности, ибо остается неясным, с какого момента следует исчислять течение годичной давности. Ведь транспортные уставы и кодексы связывают этот момент с отклонением претензии или неполучением ответа на нее". Вывод же о том, что пресекательные претензионные сроки сохраняют свое правовое значение, О.Н. Садиков аргументировал, в частности, и тем обстоятельством, что уже принятый новый ВК (п. 2 ст. 128) ввел шестимесячный срок на предъявление претензий к перевозчику и предусмотрел "начало течения исковой давности на следующий день после получения ответа об отклонении претензии полностью или частично, а в случае неполучения ответа - через сорок пять дней после получения претензии перевозчиком" <*>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. С. 410.

На самом деле, если названная норма (п. 2 ст. 128 ВК) и могла бы служить примером чего-либо, то лишь примером поспешного и неграмотного нормотворчества. Внимательный анализ положений ст. 797 ГК со всей очевидностью показывал, что попытки сохранить прежний порядок определения начального срока течения исковой давности, основанный на пресекательном характере претензионных сроков, неминуемо приведет к значительному увеличению реального срока на защиту нарушенных прав грузоотправителей и грузополучателей, поскольку при таком подходе часть срока исковой давности остается непоглощенной временем, отводимым на предъявление и рассмотрение соответствующей претензии.

Данное обстоятельство в полной мере учтено при подготовке иных транспортных уставов и кодексов. Например, согласно ст. 141 ТУЖД (ст. 125 УЖТ РФ) иски к перевозчику предъявляются в течение одного года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий (а не со дня получения ответа на претензию или истечения срока для такого ответа).

Аналогичным образом решен вопрос о начальном моменте исчисления срока исковой давности в КТМ. Согласно ст. 408 КТМ годичный срок исковой давности исчисляется по требованиям: возмещения ущерба за утрату груза - по истечении 30 дней со дня, в который груз должен быть выдан; возмещения ущерба за повреждение груза, просрочки его доставки и возврата перебора или взыскания недобора провозных платежей - со дня выдачи груза и, если груз не был выдан, - со дня, в который он должен быть выдан; к остальным случаям - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования. В соответствии с п. 2 ст. 164 КВВТ течение сроков исковой давности также начинается со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий.

В современной юридической литературе можно встретить взгляды, более характерные для советского периода развития транспортного законодательства, придающие особое значение положительному ответу перевозчика на претензию грузоотправителя или грузополучателя, которые по сути приравнивают такой ответ к удовлетворению претензии и на этом основании отказывают предъявителю претензии в судебной защите. Например, Б.А. Ляндрес пишет: "Перевозчик, удовлетворяя претензию полностью или частично, должен перечислить заявителю признанную

сумму. В противном случае заявитель должен обратиться в органы, совершающие нотариальные действия, для получения исполнительной надписи. Она проставляется на подлинном извещении управления железной дороги, посланном клиенту с указанием суммы претензии, признанной железной дорогой..." <*>.

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. С. 277 - 278.

Такая позиция основана на устаревшем нормативном акте, а именно: Перечне документов, по которым взыскание задолженности производится в бесспорном порядке на основании исполнительных надписей органов, совершающих нотариальные действия, утвержденном Постановлением Совета Министров РСФСР от 11 марта 1976 г. N 171 <*>, - который уже давно не используется в серьезном имущественном обороте и не рассматривается в судебной практике в качестве препятствия для судебной защиты.

<*> СП РСФСР. 1976. N 7. Ст. 56.

На самом деле требование предъявителя претензии может считаться удовлетворенным лишь в случае перечисления перевозчиком на его счет соответствующей денежной суммы. Официальная позиция Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ по этому вопросу содержится в п. 13 Постановления от 25 января 2001 г. N 1, и она состоит в следующем. Согласно ст. 140 ТУЖД железная дорога обязана рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней со дня получения претензии. Если претензия признана, железная дорога перечисляет признанную сумму заявителю претензии.

При разрешении спора следует исходить из того, что претензия может считаться удовлетворенной при условии фактического перечисления предъявителю претензии признанной железной дорогой суммы. В случае, когда железная дорога признала претензию, но не перечислила признанную сумму либо указанная сумма грузоотправителем или грузополучателем не получена по иным причинам, заявитель претензии вправе обратиться в арбитражный суд с иском к железной дороге о взыскании соответствующей суммы в судебном порядке.

Если уж говорить о каком-либо правовом значении положительного ответа перевозчика на предъявленную к нему претензию грузоотправителя или грузополучателя, то оно может состоять лишь в том, что такой ответ на претензию должен квалифицироваться судом как действия должника, свидетельствующие о признании требований кредитора, что, как известно, влечет перерыв течения срока исковой давности (ст. 203 ГК). Такой подход встречается в судебно-арбитражной практике.

Например, по одному из дел, рассмотренных Президиумом Высшего Арбитражного Суда РФ в порядке надзора, грузополучатель обратился в арбитражный суд с иском к железной дороге о взыскании штрафа за просрочку доставки груза. Решением арбитражного суда в иске было отказано по мотиву пропуска истцом срока исковой давности, при проверке в апелляционной и кассационной инстанциях данное решение было оставлено без изменений.

Как усматривалось из материалов дела, в связи с претензией грузополучателя железной дорогой был дан ответ о том, что содержащиеся в претензии требования признаются, а соответствующая

денежная сумма будет перечислена на расчетный счет грузополучателя.

В связи с тем что признанная сумма железной дорогой не была перечислена, истец обратился в арбитражный суд с иском, который не был удовлетворен по причине пропуска истцом установленного ст. 797 ГК и ст. 141 ТУЖД годичного срока исковой давности, о необходимости применения которого заявил ответчик.

Истец не согласился с принятым решением, сославшись на признание ответчиком своей задолженности в ответе на претензию истца, что, по его мнению, прервало течение срока исковой давности.

Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ все состоявшиеся по данному делу судебные акты отменил, а дело передал на новое рассмотрение, указав в своем Постановлении следующее.

Согласно ст. 203 ГК совершение обязанным лицом действий, свидетельствующих о признании долга, прерывает течение срока исковой давности, и после перерыва он начинается заново. Исходя из смысла данной статьи, признание претензии ответчиком и есть совершение обязанным лицом действий, свидетельствующих о признании долга.

Ссылка апелляционной и кассационной инстанций на то, что согласно ст. 141 ТУЖД иски к железной дороге могут быть предъявлены только в случае полного или частичного отказа дороги удовлетворить претензию либо неполучения от нее ответа в течение 30 дней, в данном случае является необоснованной и не может служить основанием для отказа в иске, поскольку невыполнение железной дорогой обязательства по перечислению частично признанной суммы и есть отказ удовлетворить претензию.

Таким образом, с учетом перерыва годичный срок исковой давности на взыскание с железной дороги признанной суммы штрафа не пропущен <*>.

<*> См.: Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2000. N 7. С. 46 - 47.

Глава IX. ДОГОВОРЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В ПРЯМОМ СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ

1. Понятие и сфера применения

Под перевозкой груза в прямом смешанном сообщении понимается такая перевозка, которая осуществляется по единому транспортному документу различными транспортными организациями разных видов транспорта.

Основная особенность правоотношений, связанных с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении, выделяющая их в относительно самостоятельную отдельную область правового регулирования, состоит в том, что в процессе перемещения грузов и доставки их в пункт назначения для выдачи грузополучателям участвует несколько перевозчиков (не менее двух), принадлежащих к различным видам транспорта. Данное обстоятельство предполагает во всех случаях перегрузку (хотя бы однократную) грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, с одного вида транспорта на другой, например из железнодорожных вагонов на борт судна или в кузов автомобиля, что, в свою

очередь, требует специального регулирования отношений, складывающихся между транспортными организациями разных видов транспорта.

Что касается традиционного договора перевозки груза, заключаемого грузоотправителем с перевозчиком, в качестве которого выступает первая транспортная организация, принимающая груз к перевозке, то и здесь имеется определенная специфика. Такой договор отличается особым содержанием, например в части условий договора: о сроке доставки груза, который увеличивается на время, необходимое для перевалки перевозимого груза с одного транспорта на другой; об обеспечении сохранности груза с учетом того, что эта обязанность распределяется среди всех транспортных организаций, участвующих в процессе перевозки; об уплате провозной платы и всех причитающихся транспортным организациям платежей. Особым образом регулируется ответственность транспортных организаций, принимающих участие в транспортировке груза. Расширяется и сфера ответственности грузоотправителя, в частности за счет дополнительной ответственности за те нарушения требований законодательства, предъявляемых к оформлению транспортных документов и погрузке грузов в транспортные средства, которые повлекли негативные последствия в связи с перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении (например, сверхнормативный простой транспортных средств в пункте перевалки грузов с одного вида транспорта на другой).

При перевозке груза в прямом смешанном сообщении грузоотправитель получает и очевидные преимущества: к примеру, как подчеркивает В.А. Егиазаров, "грузоотправитель освобождается от обязанности передавать груз с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с этим документы" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 1999. С. 113.

Таким образом, отношения, связанные с перевозкой груза в прямом смешанном сообщении, опосредуются (регулируются) двумя видами договоров: договором перевозки груза в прямом смешанном сообщении (традиционный реальный договор перевозки конкретного груза с некоторыми особенностями его содержания) и соглашениями, заключаемыми между транспортными организациями разных видов транспорта и регламентирующими порядок их работы по организации таких перевозок грузов.

В советский период развития транспортного законодательства правовое регулирование отношений, связанных с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении, строилось исходя из необходимости обеспечения их отдельной комплексной регламентации, учитывающей в полной мере особенности указанных правоотношений. Несмотря на то что такое регулирование осуществлялось в основном подзаконными нормативными актами, указанные нормативные акты носили межведомственный характер. В качестве примера можно привести Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утвержденные 24 апреля 1956 г. Министерством путей сообщения СССР, Министерством речного флота РСФСР и Министерством морского флота СССР по поручению Совета Министров СССР <*>.

<*> См.: Сборник правил перевозок и тарифов МПС. N 20. М., 1973.

Правда, утверждение о том, что "указанные Правила действуют в настоящее время в части, не противоречащей действующему законодательству Российской Федерации, до разработки и утверждения новых правил перевозок грузов в прямом смешанном сообщении" <*>, вызывает определенные сомнения. В соответствии с Федеральным законом "О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации" (ст. 4) изданные до введения в действие части второй Кодекса нормативные акты Президента РФ, Правительства РФ и применяемые на территории Российской Федерации постановления Правительства СССР по вопросам, которые согласно части второй ГК могут регулироваться только федеральными законами, действуют впредь до введения в действие соответствующих законов. Как видим, среди сохраняющих свою силу нормативных актов (после введения в действие части второй ГК) нет места для нормативных актов министерств и ведомств, к каковым относятся Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, а между тем правоотношения, связанные с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении, должны регулироваться как раз федеральным законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (ст. 788 ГК).

<*> Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. М., 1998. С. 127.

Этими причинами и, конечно же, отсутствием названного закона, по-видимому, объясняется то обстоятельство, что законодатель, принимая транспортные уставы и кодексы, включил в них нормы, обеспечивающие (хотя бы в минимально необходимом объеме) правовое регулирование отношений, возникающих при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Об этом свидетельствует, в частности, и временный характер соответствующих законоположений. Например, в соответствии со ст. 145 ТУЖД гл. IV "Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении" этого Устава, а также содержащиеся в нем иные нормы, регулирующие указанные отношения, действуют только до введения в действие федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках <*>.

<*> Аналогичное правило содержится в КВВТ (ст. 166).

Правда, законодателя можно упрекнуть в некоторой непоследовательности: позитивное регулирование правоотношений, связанных с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении, содержится в ТУЖД (гл. IV) (в УЖТ РФ - гл. V) и КВВТ (гл. XIV), в то время как в ВК и КТМ соответствующие разделы (главы) не предусмотрены.

Итак, если говорить о системе правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов, то на сегодняшний день ее основное звено - федеральный закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках отсутствует, хотя пятилетний период, прошедший после введения в действие части второй ГК, - срок более чем достаточный для подготовки и принятия такого федерального закона.

Действующая в настоящее время временная схема регулирования соответствующих правоотношений выглядит следующим образом: отношения, связанные с перевозками грузов в прямом железнодорожно-автомобильном, железнодорожно-водном (морском), железнодорожно-воздушном сообщении, регламентируются гл. V УЖТ РФ (ст. 65 - 79); отношения, возникающие при

перевозках грузов в водно-воздушном, водно-автомобильном сообщении, подпадают под действие правил, содержащихся в гл. XIV КВВТ (ст. 104 - 114). Несколько сложнее выглядит решение вопроса о выборе правил (УЖТ РФ или КВВТ), подлежащих применению в случаях, когда грузы перевозятся в прямом смешанном железнодорожно-внутренневодном сообщении. Видимо, в подобных ситуациях следует исходить из того, к какому виду транспорта принадлежит транспортная организация, принимающая от грузоотправителя груз для перевозки его в прямом смешанном сообщении. Если в качестве первого перевозчика, принимающего груз от грузоотправителя, выступает железная дорога, то соответствующие правоотношения должны регулироваться правилами о прямых смешанных перевозках, содержащимися в УЖТ РФ, и наоборот, если первым перевозчиком окажется организация внутреннего водного транспорта, то следует исходить из правил КВВТ.

Необходимо отметить, что далеко не через все железнодорожные и автомобильные станции, морские и речные порты, аэропорты могут осуществляться перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. В соответствии со ст. 70 ТУЖД (ст. 67 УЖТ РФ) и ст. 105 КВВТ в прямое смешанное сообщение включаются: железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов; морские и речные порты, автомобильные станции, аэропорты, предусмотренные перечнями, установленными соответствующими федеральными органами исполнительной власти в области транспорта. Соответствующие порты, автомобильные станции, аэропорты считаются включенными в прямое смешанное сообщение с момента извещений об этом, переданных с помощью телеграфного или иного в письменной форме способа извещения, с последующим опубликованием перечня таких портов, автомобильных станций, аэропортов в сборниках правил перевозок и тарифов соответствующих федеральных органов исполнительной власти в области транспорта.

Транспортным законодательством также установлены определенные ограничения сферы применения правил о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, касающиеся отдельных видов перевозимых грузов. Например, предъявление для перевозки в прямом смешанном сообщении грузов, перевозимых наливом в цистернах, и леса в плотках не допускается, а скоропортящиеся, опасные грузы, а также грузы, которые должны сопровождаться представителями грузоотправителей или грузополучателей, могут перевозиться в прямом смешанном сообщении только в соответствии со специальными перечнями таких грузов, устанавливаемыми правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении (ст. 71 ТУЖД, ст. 68 УЖТ РФ, ст. 106 КВВТ).

Вторым необходимым признаком всякой перевозки груза в прямом смешанном сообщении (наряду с тем, что в ней участвуют транспортные организации разных видов транспорта) является то, что такая перевозка груза осуществляется на основе единого транспортного документа (транспортной накладной). По этому признаку отношения по перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении отличаются, в частности, от правоотношений, возникающих при транспортно-экспедиционном обслуживании грузоотправителей и грузополучателей автомобильным транспортом путем централизованного завоза (вывоза) отправляемых (прибывших) грузов на станции железных дорог, в порты, на пристани, в аэропорты. В последнем случае доставка груза автомобильным транспортом осуществляется по отдельному договору на транспортно-экспедиционное обслуживание, заключаемому грузоотправителем (грузополучателем) с соответствующей автотранспортной организацией, который оформляется товарно-транспортной накладной. В отношениях же с другими транспортными организациями по поводу перевозки груза автотранспортная организация выступает от имени грузоотправителя (грузополучателя) и по его доверенности.

Следует отметить, что существующая сегодня временная схема правового регулирования отношений, связанных с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении, страдает неполнотой

регламентации соответствующих правоотношений и не может заменить собой полноценный федеральный закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, необходимость принятия которого предусмотрена ГК (ст. 788). На данное обстоятельство неоднократно обращалось внимание в современной юридической литературе. Так, В.А. Егиазаров подчеркивает, что "транспортные уставы не регулируют целый ряд вопросов, имеющих важное значение при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Например, в транспортных уставах очень мало уделено внимания вопросам перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, недостаточно полно урегулирован вопрос о перевозках массовых грузов, тарно-упаковочных и штучных грузов" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 113 - 114.

О.Н. Садиков призывает при подготовке проекта федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках использовать имеющийся зарубежный опыт, и в частности новые договорные конструкции. Он указывает: "Такие перевозки выполняет крупная транспортная организация (или экспедитор), которая именуется оператором смешанной перевозки, она заключает договор перевозки с отправителем, а затем самостоятельно привлекает для транспортировки перевозчиков различных видов транспорта. Оператор смешанной перевозки организует передачу груза в пути следования через своих экспедиторов и несет перед грузовладельцами ответственность за выполнение всей перевозки, предъявляя впоследствии регрессный иск к привлеченному перевозчику, допустившему несохранность груза или просрочку в его доставке... Такую схему транспортных операций в прямом сообщении, наряду с сохранением традиционной общности соперевозчиков, следует предусмотреть в будущем законе о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, принятие которого предусмотрено в ст. 788 ГК" <*>.

<*> Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садиков. М., 1997. С. 380 - 381.

Добавим к сказанному, что при отсутствии федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках применение временной схемы правового регулирования соответствующих правоотношений не может не породить ряда проблем, в том числе и формально-юридического свойства. В частности, возникает вопрос о допустимости применения норм, регулирующих перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, которые содержатся в ТУЖД и КВВТ, к перевозкам грузов в железнодорожно-водном (морском) сообщении. Ведь КТМ представляет собой законодательный акт того же уровня, что и ТУЖД. Более того, в правоприменительной практике КТМ имеет преимущество перед ТУЖД как федеральный закон, изданный последним, т.е. после введения в действие ТУЖД. Однако в КТМ отсутствуют не только правила, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении с участием организаций морского транспорта, но и нормы, отсылающие к соответствующим правилам ТУЖД или допускающие применение последних.

Правда, в связи с принятием нового УЖТ РФ решение данной проблемы упрощается, поскольку данный Устав является последним из федеральных законов - транспортных уставов и кодексов. В силу этого нормы УЖТ РФ должны пользоваться преимуществом перед правилами, помещенными в

иных транспортных уставах и кодексах, а при отсутствии таковых - непосредственно регулировать отношения, связанные с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении с участием соответствующих видов транспорта. Данное обстоятельство подчеркивается положениями, содержащимися в ст. 65 - 66 УЖТ РФ, согласно которым перевозки грузов осуществляются посредством взаимодействия железнодорожного транспорта с водным (морским, речным), воздушным, автомобильным транспортом и регулируются УЖТ РФ, и только в части, не урегулированной УЖТ РФ, подлежат применению положения иных транспортных кодексов и уставов, других федеральных законов, тарифных руководств, правил, регламентирующих перевозки грузов транспортом соответствующего вида.

При этом в заключительных и переходных положениях, содержащихся в гл. IX УЖТ РФ, имеется норма (ст. 128), согласно которой глава V "Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении", а также нормы УЖТ РФ, регулирующие отношения в сфере прямого смешанного сообщения, действуют до вступления в силу федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

В связи с изложенным задача подготовки и скорейшего введения в действие федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках приобретает первостепенное значение.

Говоря о сфере применения правил о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, нельзя не отметить, что для осуществления таких перевозок соответствующие транспортные организации должны располагать необходимыми техническими возможностями. В частности, осуществление железнодорожно-водных перевозок грузов предполагает наличие на территории портов железнодорожных подъездных путей, а также прирельсовых складов и иных грузовых помещений. Согласно ст. 78 ТУЖД, ст. 111 КВВТ железнодорожные пути в портах, предназначенные для перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, принадлежат железным дорогам. Строительство и реконструкция в портах прирельсовых складов, предназначенных для приема и отправления грузов, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, осуществляются портами в соответствии с проектами, согласованными с железными дорогами и другими заинтересованными организациями.

Аналогичная норма, содержащаяся в УЖТ РФ, учитывает реформу правоотношений собственности в сфере железнодорожного транспорта. Согласно ст. 67 УЖТ РФ железнодорожные пути в речных портах, предназначенные для перевозок грузов в прямом смешанном сообщении, могут принадлежать владельцам инфраструктур или осуществляющим перевалку грузов в портах организациям.

Возможности осуществления железнодорожно-водных перевозок во многом зависят также и от естественных природно-климатических условий. Поэтому в транспортном законодательстве важное значение придается срокам начала и окончания приема грузов портами в связи с открытием и закрытием навигации. Сроки начала и окончания приема грузов портами от железных дорог в пунктах перевалки при открытии навигации и сроки окончания приема грузов перед закрытием навигации сообщаются железным дорогам, которые осуществляют перевалку грузов и извещают об этом другие железные дороги для последующего оповещения об этом грузоотправителей и Министерство путей сообщения РФ (ст. 109 КВВТ).

Таким образом, прием железными дорогами от грузоотправителей грузов для перевозки в прямом железнодорожно-водном сообщении должен осуществляться с таким расчетом, чтобы грузы были доставлены железнодорожным транспортом в пункты перевалки в период навигации.

2. Договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении

При перевозке груза в прямом смешанном сообщении договор перевозки, заключаемый между грузоотправителем и перевозчиком, принимающим груз для доставки его в пункт назначения и выдачи получателю либо уполномоченному им лицу, отличается от обычного договора перевозки конкретного груза лишь своим содержанием (условия о сроке доставки груза, об обеспечении его сохранности и др.).

Предпринимаемые в современной юридической литературе отдельными авторами попытки обосновать такую специфическую черту договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении, как множественность лиц на стороне перевозчика (особенность в субъектном составе), представляются неубедительными. Так, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов указывают: "При... прямых смешанных перевозках возникает обязательственное правоотношение с множественностью лиц-соперевозчиков. Каждый из них, принимая груз от предыдущей организации, исполняет свою обязанность по перевозке на соответствующем участке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первой транспортной организацией. Заключая договор перевозки, транспортная организация пункта отправления выступает как от своего имени, так и от имени всех других, участвующих в исполнении обязательства перевозки лиц в качестве их представителя... Соперевозчики становятся субъектами правоотношений по перевозке, причем отправитель дает согласие на их участие в договоре, подписывая накладную, в которой указываются путь следования и пункты перевалки" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. М., 1997. С. 383.

Непонятно, как перевозчик может заключить договор с грузоотправителем от имени других перевозчиков, не только не участвующих в заключении этого договора, но и ничего не ведающих о том, что такой договор заключается. Все же для того, чтобы стать стороной договора, необходимо, как минимум, выразить свое волеизъявление на его заключение, а также свое согласие с его существенными условиями (ст. 432, 434 ГК).

Сторонами договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении, как и в случае с обычным договором перевозки конкретного груза, являются грузоотправитель, предъявляющий груз к перевозке, и перевозчик, принимающий груз для доставки его в пункт назначения. Только указанные лица выражают свое волеизъявление на заключение договора и только им известны условия указанного договора (наименование и количество груза, его особые свойства, срок доставки и т.п.). Исполнение части своих обязательств, вытекающих из договора перевозки, перевозчик возлагает на другие транспортные организации, в том числе принадлежащие к иным видам транспорта (п. 1 ст. 313 ГК). Обязанности по исполнению указанными транспортными организациями обязательства первого перевозчика, вытекающего из договора перевозки, заключенного с грузоотправителем, предусмотрены транспортным законодательством, а порядок их исполнения определяется соглашениями между организациями разных видов транспорта (ст. 788 ГК).

Распределение ответственности между всеми транспортными организациями, принимавшими

фактическое участие в процессе транспортировки груза, регулируется транспортным законодательством на основе положений, содержащихся в ГК. Как известно, по общему правилу должник отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства третьими лицами, на которых было возложено исполнение, если законом не установлено, что ответственность несет являющееся непосредственным исполнителем третье лицо (ст. 403 ГК).

Поэтому нормы транспортного законодательства, возлагающие ответственность за нарушение договора перевозки груза на ту транспортную организацию, которая допустила соответствующее нарушение, независимо от того, является ли она участником (стороной) договора перевозки, полностью корреспондируют положениям ст. 403 ГК.

Таким образом, как уже отмечалось ранее, некоторое своеобразие договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении можно обнаружить лишь в его содержании, а именно в условиях договора о сроке доставки груза, обеспечении его сохранности, а также о провозной плате и иных платежах, связанных с перевозкой груза.

Срок доставки груза

Общий срок доставки грузов в прямом смешанном сообщении определяется исходя из совокупности сроков доставки их транспортными организациями всех видов транспорта, принимавшими участие в перевозке груза, и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на соответствующих видах транспорта (ст. 75 УЖТ РФ, п. 1 ст. 109 КВВТ).

Вместе с тем, если перевозка груза осуществляется в прямом смешанном сообщении с участием внутреннего водного транспорта, в обязанности смежного перевозчика, заключившего договор перевозки с грузоотправителем, входит доставка груза в порт (пункт перевалки) с соблюдением сроков начала приема грузов внутренним водным транспортом от транспорта других видов в пунктах перевалки при открытии навигации и сроков окончания приема грузов при закрытии навигации (п. 2 - 5 ст. 109 КВВТ).

Грузы, доставленные в пункты перевалки до наступления объявленного срока окончания приема грузов, принимаются в перевалочных портах от транспорта других видов беспрепятственно. В тех случаях, когда такие грузы все же не могут быть доставлены в пункты назначения внутренним водным транспортом в связи с прекращением навигации, дальнейшая судьба таких грузов определяется организацией, на которую возложены обязанности по их перевалке в порту, по согласованию с грузоотправителями или грузополучателями таких грузов.

Если груз доставлен в пункт перевалки после наступления объявленного срока окончания приема грузов, он с согласия организации, осуществляющей перевалку грузов в данном порту, может быть сдан ей в перевалочном порту на хранение. При отказе указанной организации от приема груза на хранение транспортная организация, доставившая груз в пункт перевалки, определяет по согласованию с грузоотправителем или грузополучателем, как поступить с грузом.

Груз, следовавший в прямом водно-железнодорожном сообщении и не доставленный в пункт перевалки в связи с закрытием навигации, должен быть с согласия грузоотправителя отправлен из другого порта по назначению в прямом железнодорожном сообщении. В этом случае срок доставки груза должен быть увеличен на время его задержки.

Еще одна принципиальная особенность правового регулирования отношений, связанных с соблюдением сроков доставки грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, до недавнего времени состояла в том, что в случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении имущественную ответственность за просрочку доставки несла не транспортная организация, выдавшая груз, как это имеет место при прямых перевозках, а та транспортная организация, по вине которой допущена просрочка (ст. 80 ТУЖД, п. 1 ст. 109 КВВТ). Принимая во внимание, что при прямых смешанных перевозках все претензии, связанные с ненадлежащим исполнением перевозчиком своих обязательств, должны предъявляться непосредственно к транспортной организации, выдавшей груз получателю, указанная структура ответственности за просрочку доставки грузов означала, что законодателем была сохранена прежняя система пересылки претензий от транспортной организации, ее получившей, к иной транспортной организации, которую организация - адресат претензии считает виновной в просрочке доставки груза.

Такая схема ответственности за просрочку доставки грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, не способствует надлежащей защите нарушенных прав грузоотправителей и грузополучателей и не должна быть воспроизведена в федеральном законе о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Гораздо логичнее было бы установить, что ответственность перед грузополучателем или грузоотправителем за несоблюдение общего срока доставки груза несет транспортная организация, выдавшая груз, которая в свою очередь могла бы быть наделена правом требования возмещения понесенных в связи с этим убытков в регрессном порядке за счет тех транспортных организаций, участвовавших в перевозке груза в прямом смешанном сообщении, которые допустили просрочку.

Первый шаг в этом направлении уже сделан: в УЖТ РФ включена норма, согласно которой в случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении ответственность за просрочку доставки грузов несет перевозчик транспорта соответствующего вида, выдавший груз. Этот перевозчик вправе предъявить требование о возмещении убытков к организации того вида транспорта, по вине которой допущена просрочка доставки груза.

Обеспечение сохранности перевозимого груза

Обязанности по обеспечению сохранности груза, перевозимого в прямом смешанном сообщении, несут все транспортные организации, принимающие участие в его перевозке. Распределение ответственности между соответствующими транспортными организациями за неисполнение или ненадлежащее исполнение указанных обязанностей основано на правиле, согласно которому имущественная ответственность за несохранность грузов до передачи их в пункты перевалки лежит на сдающей стороне, после передачи - на стороне, принявшей грузы (ст. 79 УЖТ РФ, п. 1 ст. 114 КВВТ).

Нельзя не заметить, что УЖТ РФ и КВВТ по-разному решают вопрос о возложении на транспортные организации обязанности по обеспечению охраны грузов в пунктах перевалки: согласно ст. 79 УЖТ РФ охрана груженых и порожних вагонов в портах осуществляется портами, в то время как КВВТ (п. 1 ст. 114) предусматривает, что эта обязанность осуществляется организацией, осуществляющей перевалку грузов. Данное обстоятельство лишний раз свидетельствует о необходимости скорейшего принятия федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, который мог бы обеспечить единообразное регулирование правоотношений, связанных с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении.

Нормы транспортного законодательства о распределении ответственности за несохранность грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, не вполне корреспондировали положениям, содержащимся в ТУЖД и КВВТ, о порядке предъявления грузоотправителями и грузополучателями к транспортным организациям претензий и исков, вытекающих из перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. В ТУЖД (ст. 137) предусмотрено, что претензии, возникшие в связи с осуществлением перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, предъявляются к железной дороге назначения, если конечным пунктом перевозки грузов является железнодорожная станция, или к соответствующей организации транспорта другого вида, которая обслуживает конечный пункт перевозки грузов или в ведении которой находится данный пункт. Аналогичные правила, регламентирующие порядок предъявления претензий, установлены КВВТ (п. 7 ст. 114): возникающие в связи с осуществлением перевозки грузов в прямом смешанном сообщении претензии предъявляются к перевозчику внутреннего водного транспорта назначения, если конечным пунктом перевозки грузов является порт внутреннего водного транспорта, или к соответствующей организации транспорта другого вида, которая обслуживает конечный пункт перевозки грузов или в ведении которой находится данный пункт. Таким образом, транспортное законодательство не предусматривает права грузоотправителей, грузополучателей на предъявление претензий, вытекающих из перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, непосредственно к тем транспортным организациям, на которые возлагается имущественная ответственность за несохранность грузов (например, в случае, когда ответственной за недостачу, повреждение или порчу груза признается транспортная организация, доставившая груз в пункт перевалки).

Видимо, и в данном случае имелось в виду сохранить те порядок и сроки пересылки претензий транспортными организациями, получившими их от грузоотправителей и грузополучателей, транспортным организациям, отвечающим за несохранность перевозимых грузов, которые были предусмотрены Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (§ 111 и 130).

Однако не следует забывать, что применение соответствующих реанимируемых положений указанных Правил в свое время вызывало немало трудностей в практике государственных арбитражей. В частности, можно обратить внимание на некоторые разъяснения Государственного арбитража СССР по этому поводу. Согласно одному из них в том случае, когда железная дорога или пароходство назначения направит предъявленную претензию соответственно железной дороге или пароходству перевалки, считая ее (его) ответственным по такой претензии, и уведомит об этом заявителя, такое уведомление не может считаться ответом на претензию; срок на предъявление иска в госарбитраж исчислялся в этом случае со дня получения ответа по существу предъявленной претензии от железной дороги или пароходства, которым была переслана претензия, либо от дороги или пароходства назначения, если такой ответ был дан в пределах установленного срока. Суть другого разъяснения Государственного арбитража СССР состояла в том, что привлечение по ходатайству сторон железной дороги или пароходства к участию в деле в качестве ответчика по спору, вытекающему из перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, если в отношении этих транспортных организаций не был соблюден установленный претензионный порядок, не допускалось <*>. Следовательно, осуществление грузоотправителем или грузополучателем права на предъявление законного требования о привлечении к ответственности транспортной организации, виновной в несохранности грузов, ставилось в зависимость от действий другой транспортной организации, получившей претензию, по пересылке этой претензии транспортной организации, отвечающей за несохранность груза.

<*> См. п. 2 и 5 инструктивных указаний Государственного арбитража СССР от 30 июля 1976 г. N И-1-23 (Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. М., 1983. С. 229 - 230).

Бросающиеся в глаза несоответствия между структурой ответственности за необеспечение сохранности грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, и порядком предъявления претензий по такого рода перевозкам, перенесенные в современное транспортное законодательство из советских уставов и кодексов, в настоящее время уже не могут быть устранены прежней схемой пересылки претензий между транспортными организациями. Представляется, что законоположения о том, что ответственность за несохранность грузов до передачи их в пунктах перевалки лежит на сдающей стороне, а после передачи - на стороне, принявшей грузы (ст. 79 УЖТ РФ, п. 1 ст. 114 КВВТ), следует рассматривать лишь как принципиальную возможность (по выбору грузоотправителя или грузополучателя либо по решению суда) возложить ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, перевозимого в прямом смешанном сообщении, на транспортную организацию, непосредственно допустившую нарушение обязательств по обеспечению сохранности груза. Возможность привлечения к ответственности транспортной организации, допустившей несохранность груза, не исключает действия общего правила о том, что ответственность за необеспечение сохранности перевозимого груза возлагается на транспортную организацию, выдавшую груз получателю, а должна рассматриваться скорее в качестве исключения из этого общего правила.

При подготовке проекта федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках следовало бы предусмотреть более простую и понятную структуру ответственности за несохранность грузов, а именно: во всех случаях ответственность за необеспечение сохранности грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, перед грузополучателями или грузоотправителями должны нести те транспортные организации, которые доставили груз в пункт назначения и выдали его грузополучателю. Последние в свою очередь должны быть наделены правом требовать возмещения понесенных убытков (путем предъявления регрессных требований) за счет других транспортных организаций, участвовавших в перевозке соответствующего груза и допустивших его несохранность.

Именно такой подход к проблеме структуры ответственности за несохранность грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, теперь можно обнаружить в УЖТ РФ: согласно ст. 79 в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении ответственность перед грузополучателем несет перевозчик соответствующего вида транспорта, выдающий грузы; в свою очередь указанный перевозчик вправе предъявить требование о возмещении убытков к перевозчику соответствующего вида транспорта или организации, осуществляющей перевалку грузов, по вине которых допущены утрата, недостача или повреждение (порча грузов).

Такой схеме ответственности вполне корреспондирует установленный УЖТ РФ порядок предъявления претензий, вытекающих из перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. В соответствии со ст. 122 УЖТ РФ претензии, возникшие в связи с осуществлением перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, предъявляются к перевозчику (организации железнодорожного транспорта), если конечным пунктом перевозки грузов является железнодорожная станция; к соответствующей организации транспорта другого вида, которая обслуживает конечный пункт перевозки грузов или в ведении которой находится этот пункт.

Расчеты за перевозку

Содержание обязательства грузоотправителя (грузополучателя) по уплате перевозчику провозной платы и иных платежей, связанных с перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении, отличается некоторыми особенностями, вытекающими из участия в такой перевозке нескольких транспортных организаций различных видов транспорта.

Наиболее полно порядок внесения платы за перевозку груза и иных провозных платежей урегулирован КВВТ. Согласно ст. 113 КВВТ при приеме грузов на железнодорожных станциях и в морских портах плата взимается: в пункте отправления - с грузоотправителей за протяжение всего железнодорожного или морского пути, исходя из соответствующих расстояний, на которые осуществляются перевозки; в перевалочном речном порту или в пункте назначения - с грузоотправителей или грузополучателей за протяжение всего внутреннего водного пути, исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки внутренним водным транспортом.

При приеме грузов к перевозке в речных портах плата взимается: в пункте отправления - с грузоотправителей за протяжение всего внутреннего водного пути, исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки внутренним водным транспортом; на железнодорожных станциях перевалки - с грузоотправителей или грузополучателей, исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по железным дорогам; в пункте назначения - с грузополучателя за протяжение всего морского пути, исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки морским транспортом.

Аналогичные правила о порядке взимания платы за перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном или водно-железнодорожном сообщении содержатся в ТУЖД (ст. 81) и УЖТ РФ (ст. 76).

Кроме того, на грузополучателя относятся расходы, понесенные транспортными организациями в связи с оборудованием вагонов, речных и морских судов в целях обеспечения возможности многоярусного размещения грузов, а также в связи с размещением тяжеловесных, громоздких, длинномерных грузов и креплением их в вагонах, на морских и речных судах. Такие работы производятся в перевалочном порту организацией, осуществляющей перевалку грузов в этом порту; оборудование вагонов для перевозки скоропортящихся грузов печами производится железной дорогой. При этом необходимые оборудование, материалы, средства пакетирования и иные приспособления для погрузки, крепления и перевозки грузов в вагонах, на морских и речных судах предоставляются грузоотправителями. Согласно ст. 77 ТУЖД, ст. 74 УЖТ РФ и п. 4 ст. 110 КВВТ стоимость таких работ (фактически выполненных) указывается в транспортной накладной для взимания соответствующих сумм с грузополучателей.

Кроме платы за перевозку груза и иных причитающихся перевозчику платежей, с грузоотправителя может быть взыскан штраф за задержку вагонов или контейнеров в пунктах перевалки по вине грузоотправителя.

В свое время, когда формировалась практика государственных арбитражей по применению ранее действовавшего законодательства о прямых смешанных перевозках грузов, применительно к спорам, связанным с обратным взысканием с железной дороги штрафа, списанного в бесспорном порядке с грузоотправителя за простой вагонов и контейнеров в пунктах перевалки, вызванный отказом порта от принятия грузов в связи с тем, что они упакованы в ненадлежащую тару или

упаковку, Государственный арбитраж СССР рекомендовал удовлетворять такие требования грузоотправителей. Согласно п. 23 инструктивных указаний Государственного арбитража СССР от 30 июля 1976 г. N И-1-23 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении" государственным арбитражам предлагалось иметь в виду, что такая ответственность законодательством не установлена, поэтому железная дорога не вправе взыскивать с грузоотправителей штраф за простой вагонов в пунктах перевалки, вызванный отказом порта (пристани) от принятия грузов, упакованных в ненадлежащую тару или упаковку <*>.

<*> См.: Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 236.

Видимо, разработчики ТУЖД учли данное обстоятельство, включив в его текст норму об указанной ответственности грузоотправителей. Соответственно изменилась и судебно-арбитражная практика. В Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" имеется следующее разъяснение. Статьей 84 ТУЖД предусмотрено, что за задержку вагонов, контейнеров в пунктах перевалки по вине грузоотправителей с них взыскивается штраф в размерах, установленных ст. 115 и 117 ТУЖД. Если железная дорога считает, что в пункте перевалки вагоны были задержаны по вине грузоотправителя, она вправе предъявить в арбитражный суд иск о взыскании штрафа за задержку вагонов с представлением доказательств, свидетельствующих о нарушениях, допущенных грузоотправителем. Такими доказательствами, в частности, могут быть оформленные в установленном порядке акты общей формы <*>.

<*> См.: Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 1999. N 1. С. 11.

3. Соглашения между транспортными организациями

Правовое регулирование

Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (ст. 788 ГК).

Как уже отмечалось, к сожалению, предусмотренный ГК закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках до настоящего времени не принят. В условиях создавшегося вакуума в правовом регулировании соответствующих отношений транспортные организации в своей практической деятельности продолжают руководствоваться Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, которые были утверждены 17 - 24 апреля 1956 г. (с последующими изменениями и дополнениями) Министерством путей сообщения СССР,

Министерством морского флота СССР и Министерством речного флота РСФСР по поручению Совета Министров СССР <*>.

<*> См.: Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. 3-е изд., испр. и доп. М.: Транспорт, 1985.

Несмотря на определенные сомнения в юридической силе данного нормативного акта после введения в действие части второй Гражданского кодекса РФ, необходимо подчеркнуть, что на практике, как минимум de facto, указанные Правила сохраняют свое действие.

С точки зрения формально-правовой юридическая сила Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 г. подтверждена Верховным Судом РФ, рассмотревшим гражданское дело по жалобе открытого акционерного общества "Сахалинское морское пароходство" на § 116, 125, 126, 129 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (нормы о порядке расчетов).

Указанное акционерное общество обратилось в Верховный Суд РФ с жалобой, в которой просило признать незаконными § 116, 125, 126, 129 вышеназванных Правил перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, ссылаясь на несоответствие закрепленного в них порядка расчетов между хозяйствующими субъектами нормам ГК. Решением Верховного Суда РФ от 5 сентября 2000 г. в удовлетворении жалобы отказано. В кассационной жалобе ОАО "Сахалинское морское пароходство" просило решение суда отменить, как принятое с нарушением норм материального права, и вынести новое решение о признании недействительными обжалуемых правовых норм. Обсудив доводы кассационной жалобы, Кассационная коллегия Верховного Суда РФ нашла ее частично обоснованной. В определении Кассационной коллегии указано следующее.

Согласно ст. 788 ГК взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, которые заключаются в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

До введения в действие названного закона, в силу ст. 145 Федерального закона от 8 января 1998 г. N 2-ФЗ "Транспортный устав железных дорог Российской Федерации", подлежит применению содержащаяся в этом уставе гл. IV "Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении". Статьей 69, входящей в эту главу, установлено, что в части, не предусмотренной настоящим Уставом, применяются нормы кодексов, уставов, тарифных руководств, правил, регулирующих перевозки грузов на транспорте соответствующего вида. Изданные до введения в действие настоящего Устава нормативные правовые акты, в том числе законодательства Союза ССР, по вопросам, которые согласно настоящему Уставу должны регулироваться нормативными правовыми актами Российской Федерации, действуют впредь до принятия соответствующих актов (ст. 144 ТУЖД). Нормы, включенные в гл. IV ТУЖД (гл. V УЖТ РФ), не регулируют порядок расчетов между транспортными организациями, осуществляющими перевозку грузов по единому транспортному документу.

Таким образом, при расчетах между указанными транспортными организациями подлежат применению нормы Правил перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, отдельные параграфы которых оспариваются заявителем, а также иные нормы,

относящиеся к расчетам по перевозкам такого рода.

Согласно § 116, 125, 129 указанных Правил провозные платежи и сборы, не взысканные пароходствами или железными дорогами в пунктах отправления, взыскиваются с грузополучателя в пункте назначения груза на основании заверительных штампов, проставленных на накладной, дорожной ведомости и ее копии станцией железной дороги или портом назначения. Управления железных дорог и управления пароходств производят между собой расчеты за перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по счетам на основании передаточных ведомостей в порядке последовательности передачи груза с одного вида транспорта на другой. Взаимные услуги по взысканию суммы недоборов и возврату переборов являются обязательными для железных дорог и пароходств.

Приведенные правовые нормы согласуются и с § 178 Устава внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденного Постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. N 1801, предусматривающим, что расчеты между пароходствами и железными дорогами по перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении производятся по платежам и сборам, включенным в правомочные документы. Иного порядка расчетов между транспортными организациями, участвующими в смешанных перевозках, действующее на настоящее время законодательство не предусматривает.

Ссылка заявителя на то, что существующий порядок расчетов противоречит ч. 1 ст. 48, ст. 235, ч. 1 ст. 237, ст. 393 ГК, несостоятельна. Названные правовые нормы не регулируют взаимоотношений транспортных организаций при перевозке грузов по единому транспортному документу. Такие взаимоотношения, исходя из ст. 788 ГК и действующих в настоящее время нормативных актов, определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с нормами, закрепленными в § 116, 125, 129 Правил перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Вывод суда о соответствии положений, содержащихся в указанных параграфах Правил, нормам ГК является правильным.

В то же время нельзя согласиться с выводом суда о законности § 126 Правил, в соответствии с которым счета составляются управлением дороги или пароходства за истекшую пятидневку и предъявляются при платежных требованиях Госбанка на инкассо для списания в безакцептном порядке со счета дебитора (управления пароходства или управления железной дороги). В счете, прилагаемом к платежному требованию, должны быть перечислены: номера передаточных ведомостей, пункты перевалки и суммы, причитающиеся по передаточным ведомостям за пятидневку. Второй экземпляр счета одновременно посылается дебитору. Счет может быть опротестован стороной (дебитором) в течение трехмесячного срока со дня его получения. Если в течение этого срока счет не будет опротестован, то он считается правильным.

Основания списания денежных средств со счета определены в ст. 854 ГК. Согласно п. 2 этой статьи без распоряжения клиента списание денежных средств, находящихся на счете, допускается по решению суда, а также в случаях, установленных законом или предусмотренных договором между банком и клиентом.

Законом не установлена возможность безакцептного списания денежных средств в случае, указанном в § 126 вышеназванных Правил. Следовательно, закрепленное в этом параграфе положение о предъявлении счетов при платежных требованиях на инкассо для списания в безакцептном порядке не соответствует закону и подлежит признанию недействительным.

Не может быть признано законным и положение, согласно которому, если в течение

трехмесячного срока счет не будет опротестован, то он считается правильным. В силу п. 3 ст. 158 ГК молчание может повлечь такие последствия лишь в случаях, предусмотренных законом или соглашением сторон.

На основании изложенного Кассационная коллегия Верховного Суда РФ определила: решение Верховного Суда РФ от 15 сентября 2000 г. изменить, признать недействительным (незаконным) § 126 Правил перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утвержденных Министерством морского флота СССР, Министерством путей сообщения СССР, Министерством речного флота РСФСР 24 апреля 1956 г., в части, устанавливающей предъявление счетов при платежных требованиях на инкассо для списания в безакцептном порядке со счета дебиторов, а также признающей счет правильным, если он не будет опротестован дебитором в трехмесячный срок. В остальной части решение суда оставлено без изменения, а кассационная жалоба ОАО "Сахалинское морское пароходство" - без удовлетворения <*>.

<*> Определение Кассационной коллегии Верховного Суда РФ от 30 ноября 2000 г. N КАС 00-467.

Правда, на наш взгляд, при рассмотрении данного дела вне поля зрения Верховного Суда РФ осталась основная норма, предопределяющая возможность (или невозможность) признания действующими Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 г., а именно: ст. 4 Федерального закона "О введении в действие части второй Гражданское кодекса Российской Федерации". Согласно указанной статье изданные до введения в действие части второй ГК нормативные акты Президента РФ, Правительства РФ и применяемые на территории Российской Федерации постановления Правительства СССР по вопросам, которые согласно части второй ГК могут регулироваться только федеральными законами, действуют впредь до введения в действие соответствующих законов.

Взаимоотношения транспортных организаций разных видов транспорта, возникающие при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, в соответствии со ст. 788 ГК должны регулироваться федеральным законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Поэтому Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 г., которые не относятся к числу правовых актов Правительства СССР, а скорее являются ведомственным нормативным актом, утвержденным транспортными министерствами и ведомствами, формально-юридически утратили силу задолго до принятия новых транспортных уставов и кодексов, а именно: с 1 марта 1996 г., когда была введена в действие часть вторая Гражданского кодекса РФ, в том числе ст. 788 ГК, требующая регулирования соответствующих правоотношений на уровне федерального закона.

Справедливости ради подчеркнем, что регламентация взаимоотношений транспортных организаций, складывающихся при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, устаревшим ведомственным нормативным актом, пусть и довольно сомнительным с точки зрения его юридической силы, все же предпочтительней, нежели абсолютный правовой вакуум в правовом регулировании указанных отношений. Понимая это, в дальнейшем мы не будем подвергать сомнению юридическую силу Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 г.

В связи с изложенным следует признать, что в части, не противоречащей Гражданскому кодексу РФ, новым транспортным уставам и кодексам, а также разъяснениям Высшего Арбитражного Суда РФ о практике их применения, сохраняют свое значение и инструктивные указания Государственного арбитража СССР от 30 июля 1976 г. N И-1-23 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном сообщении" <*>, которые (в соответствующей части) могут применяться сегодня арбитражными судами при разрешении споров данной категории.

<*> Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 229.

Таким образом, в настоящее время при отсутствии федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках грузов взаимоотношения транспортных организаций различных видов транспорта, возникающие при прямых смешанных перевозках грузов, и в частности соглашения между ними, заключаемые в целях регламентации порядка организации таких перевозок, регулируются ГК, транспортными уставами и кодексами (гл. V УЖТ РФ и гл. XIV КВВТ), а также Правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении 1956 г.

Узловые соглашения

Условия работы железнодорожных станций, портов, иных участвующих в прямом смешанном сообщении организаций определяются соответствующими узловыми соглашениями, заключаемыми на пятилетний срок. Однако в случае изменения технического оснащения либо технологии работы порта или железнодорожной станции узловое соглашение по предложению одной из сторон может быть полностью или частично пересмотрено до истечения срока его действия. Порядок разработки и заключения узловых соглашений устанавливается правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении (ст. 66 УЖТ РФ, п. 2 ст. 112 КВВТ).

Согласно Правилам перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (§ 39) в узловых соглашениях применительно к местным условиям предусматриваются: порядок совместного сменного и суточного планирования работы пункта перевалки; места передачи грузов; сроки загрузки и разгрузки отдельных вагонов, групп вагонов и маршрутов; порядок подачи, расстановки и уборки железными дорогами груженых и порожних вагонов; фронт загрузки и погрузки вагонов; в необходимых случаях - расписание подачи железной дорогой вагонов в порты (на пристани) под загрузку и под разгрузку; порядок приема, сдачи и взвешивания грузов, а также порядок и сроки взаимной информации о подходе грузов к пункту перевалки и о прибытии груженых вагонов и судов, о подаче вагонов, их готовности к уборке и т.п.; порядок подачи и уборки вагонов с хозяйственными грузами, прибывающими в адрес порта (пристаней); место оформления документов; другие вопросы, вытекающие из местных условий работы портов (пристаней) и станций.

Транспортные уставы и кодексы, а также Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении не содержат каких-либо правил о порядке заключения узловых соглашений.

На наш взгляд, узловые соглашения между транспортными организациями различных видов транспорта следует отнести к тем гражданско-правовым договорам, заключение которых для

участников соответствующих правоотношений является обязательным. Отсюда следуют два вывода.

Во-первых, при отсутствии в транспортном законодательстве специальных правил, определяющих порядок заключения узловых соглашений, должны применяться содержащиеся в ГК (ст. 445) нормы о заключении договора в обязательном порядке. Поэтому если один из контрагентов уклоняется от заключения узлового соглашения, другая заинтересованная сторона вправе обратиться в арбитражный суд с требованием о понуждении заключить указанный договор.

Во-вторых, отнесение узловых соглашений к числу договоров, заключаемых в обязательном порядке, означает, что разногласия по отдельным условиям узловых соглашений, возникающие между сторонами при их заключении, могут быть переданы заинтересованной стороной на разрешение арбитражного суда, в том числе и при отсутствии соглашения сторон о таком порядке урегулирования указанных разногласий. В этом случае условия узлового соглашения, вызвавшие разногласия, определяются в соответствии с решением арбитражного суда (ст. 446 ГК).

В юридической литературе еще в советский период был поставлен вопрос о правовой природе узловых соглашений. При этом большинство авторов склонялись к тому, что узловые соглашения представляют собой разновидность организационных транспортных договоров. Например, по мнению А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика, Г.П. Савичева, узловые соглашения "являются одним из видов организационных транспортных договоров, задача которых - определить порядок взаимоотношений транспортных предприятий в пунктах перевалки. В данных соглашениях не регулируются отношения транспорта с грузоотправителями и грузополучателями, отправляющими и получающими грузы в прямом смешанном сообщении" <*>.

<*> Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Устам автомобильного транспорта союзных республик. М., 1978. С. 160; см. также: Тарасов М.А. Значение узловых соглашений в развитии перевозок прямого смешанного сообщения // Правоведение. 1958. N 2. С. 58.

В современной юридической литературе против такого подхода к определению правовой природы узловых соглашений возражает В.А. Егиазаров, который считает, что "не имеется достаточных оснований для того, чтобы отнести узловое соглашение к числу организационных договоров" <*>. Правда, аргументацию своей позиции автор строит на противопоставлении узловых соглашений договорам об организации перевозок грузов, которые, как известно, заключаются между грузоотправителями и перевозчиками (ст. 798 ГК). Так, В.А. Егиазаров пишет: "Особенностью узловых соглашений является то, что они заключаются только между транспортными организациями. Узловые соглашения не регулируют отношений транспортных организаций с грузоотправителями и грузополучателями, отправляющими и получающими грузы в прямом смешанном сообщении. Это обстоятельство имеет существенное значение при сравнении узлового соглашения с видами организационных договоров, каковыми являются долгосрочные договоры об организации перевозок, годовые договоры, заключаемые автомобильным транспортом, и навигационные договоры, заключаемые речным и морским транспортом с грузоотправителями" <***>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 124.

<***> Там же. С. 122.

Как видим, позиция В.А. Егиазарова основана на том, что круг всех организационных договоров на транспорте сводится им лишь к договорам об организации перевозок грузов. При этом из числа организационных договоров исключаются договоры между транспортными организациями, единственной целью которых является урегулирование порядка организации работы транспортных организаций различных видов транспорта по передаче перевозимых грузов с одного вида транспорта на другой для обеспечения своевременной доставки грузов получателям. Таким образом, относительно многочисленных договоров перевозки грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, узловые соглашения, заключаемые между транспортными организациями различных видов транспорта и призванные обслуживать беспрепятственную и слаженную деятельность транспортных организаций по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой, носят чисто организационный характер.

Нам уже приходилось отмечать, что в современных условиях регулирование процесса перевозки грузов обеспечивается целой системой договоров, каждый из которых регламентирует свою сферу правоотношений. В частности, если речь идет о перевозке груза в прямом смешанном сообщении, то складывающиеся при этом правоотношения регулируются договорами, предметом которых являются действия перевозчика и грузоотправителя по подаче транспортных средств под погрузку и предъявлению грузов к перевозке (договоры об организации перевозок грузов, договоры об эксплуатации подъездного пути и о подаче и уборке вагонов, договоры, заключаемые путем согласования перевозчиком заявки грузоотправителя на подачу транспортных средств), реальными договорами на перевозку конкретных партий грузов в прямом смешанном сообщении; договорами об организации работы по обеспечению перевозок грузов, заключаемыми между транспортными организациями (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов). Исходя из такого подхода и строилась система правового регулирования правоотношений, связанных с перевозками грузов, которая была воплощена в гл. 40 ГК, включающей в себя нормы, регламентирующие в равной степени все названные виды договоров перевозки.

В этой системе договорного регулирования перевозок грузов наряду с договорами, непосредственно опосредующими процесс перемещения (доставки) грузов, достойное место отводится также договорам, преследующим иную цель, а именно: регламентировать организацию работы по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке, их перевалке с одного вида транспорта на другой и т.п. В этом смысле все указанные договоры носят организационный характер и могут именоваться организационными договорами. К числу таких организационных договоров относятся и узловые соглашения, заключаемые между транспортными организациями различных видов транспорта. Данное обстоятельство не ставит узловые соглашения в подчиненное положение по отношению, скажем, к договорам перевозки конкретного груза или договорам об организации перевозок грузов. Каждый из этих договоров имеет свою "нишу" в системе правового регулирования отношений, связанных с перевозками грузов, и свой предмет регулирования.

К слову сказать, аналогичным образом оценивает роль и правовое значение узловых соглашений и В.А. Егиазаров, который указывает: "Таким образом, узловое соглашение - это гражданско-правовой договор, в соответствии с которым перевалочные пункты (железнодорожные станции, порты, пристани) обязуются за плату перемещать грузы с одного вида транспорта на другой на основании обязательных технологических правил с целью продолжения процесса доставки груза" <*>.

Исполнение обязательств по узловым соглашениям

Существо обязательств, вытекающих из узловых соглашений, сводится к организации работы транспортных организаций различных видов транспорта по подаче транспортных средств под погрузку (если груз доставлен в пункт перевалки контрагентом) или выгрузке, принятию грузов, их перевалке на другой вид транспорта для доставки получателю, указанному в транспортной накладной на перевозку груза в прямом смешанном сообщении. Порядок исполнения указанных обязательств подробно и детально урегулирован транспортными уставами и кодексами, а также Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 г.

С учетом существующего дифференцированного регулирования отношений, связанных с выполнением обязательств, возникающих из узловых соглашений, указанные обязательства можно условно разделить на обязательства: по объему перевалки грузов; по передаче грузов с одного вида транспорта на другой; по расчетам за выполненные работы по перевалке грузов.

Объемы перевалки грузов определяются в узловых соглашениях в виде среднесуточной или сгущенной на данные конкретные сутки нормы перевалки. Согласно Правилам перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (§ 47) подача порожних вагонов под загрузку или груженых вагонов под разгрузку производится в пределах среднесуточной или сгущенной на данные сутки нормы перевалки грузов. Железные дороги и порты (пристани) при наличии грузов, подлежащих перевалке, имеют право сгущать подачу вагонов или предъявлять грузы в пределах удвоенной среднесуточной нормы перевалки. Сгущение подачи вагонов и предъявление грузов в размере более двухсуточной нормы, а также в течение двух суток и более подряд допускается только по соглашению начальника станции с начальником порта (пристани). Вагоны, поданные в таких случаях без предварительного согласования с портом (пристанью) и последним не загруженные, в выполнение нормы перевалки грузов за текущие сутки не засчитываются, а простои этих вагонов в ожидании загрузки (разгрузки) портами (пристанями) не оплачиваются. О предстоящем сгущении подачи вагонов и предъявлении грузов должно быть сделано предупреждение не позднее чем за 24 часа до момента подачи вагонов или предъявления грузов. Железные дороги обязаны восполнять неподачу вагонов, а порты (пристани) - недопредъявление грузов при недогрузе их в отдельные дни первой или соответственно второй половины месяца в последующие дни данной половины месяца.

Учет выполнения установленной в соответствии с узловым соглашением нормы перевалки грузов ведется в учетных карточках отдельно как в отношении грузов, передаваемых с железнодорожного транспорта на внутренний водный или иной транспорт, так и в отношении грузов, передаваемых с иного вида транспорта на железнодорожный транспорт. Формы учетных карточек и порядок их согласования устанавливаются правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении (ст. 77 УЖТ РФ, п. 5 и 6 ст. 112 КВВТ).

Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении предусмотрено, что начальники железнодорожных станций и портов (пристаней) перевалки ведут совместно учет выполнения объемов перевалки грузов с железнодорожного на водный транспорт и обратно, а также с речного транспорта на морской и обратно. Карточка составляется начальником станции, а по грузам, передаваемым с морского транспорта на речной и обратно, - начальником порта

(пристани) перевалки. Учетные карточки ежедневно подписываются совместно начальником станции и порта (пристани) перевалки, а при передаче с морского на речной транспорт и обратно - соответственно начальником порта и представителем пароходства. Учетные карточки состоят: одна - на все грузы, передаваемые с водного на железнодорожный транспорт или с речного на морской, и другая - на все грузы, передаваемые с железнодорожного на водный транспорт или с морского транспорта на речной. Об отказе или уклонении от подписи учетной карточки составляется акт, копия которого вручается стороне, отказавшейся от подписи карточки. Сторона, возражающая против записей в карточке, может вносить в нее перед своей подписью необходимые оговорки (§ 50 Правил).

Подача вагонов под загрузку и разгрузку в крупные перевалочные порты (на пристани) с суточной подачей не менее 50 порожних или 50 груженых вагонов должна производиться железными дорогами по расписанию, с указанием в узловом соглашении количества вагонов и времени их подачи. Подача вагонов по расписанию может осуществляться также в порты (на пристани), обрабатывающие в среднем в сутки менее 50 вагонов, в тех случаях, когда по единому технологическому процессу работы станции и порта (пристани) перевалки будет признано целесообразным установление такого порядка подачи вагонов.

В остальных случаях подача вагонов в перевалочные порты (пристани) под загрузку и разгрузку должна производиться железными дорогами в течение всех суток по согласованным суточным заявкам портов (пристаней) с уведомлением станцией порта (пристани) за два часа до подачи и с учетом нормы одновременной загрузки и разгрузки вагонов, определенной узловым соглашением. Указанные нормы одновременной загрузки и разгрузки вагонов по каждому участку порта (пристани) и по каждому отдельному подъездному пути с учетом специализации причалов, а также открытых и закрытых складов по родам грузов устанавливаются в узловом соглашении исходя из наличия фронтов загрузки и разгрузки. Что касается размера фронтов загрузки и разгрузки, то они определяются в узловом соглашении следующим образом: на открытых немеханизированных складских площадях - исходя из протяженности путей в пределах складских площадок; у закрытых складов - количеством рабочих дверей; на механизированных открытых участках - в зависимости от длины путей, количества и производительности механизмов (§ 40 Правил).

В обязанности железной дороги входит подача вагонов по заявкам (порожние вагоны) и по разнарядкам (груженые вагоны) порта (пристани) с расстановкой их непосредственно к местам погрузки и выгрузки. Вагоны, поданные с нарушением сроков подачи или без уведомления, принимаются портом (пристанью) с момента их фактической подачи к местам погрузки-выгрузки.

Погрузка или выгрузка считается законченной с момента готовности к уборке с мест погрузки или выгрузки всей поданной в пределах установленного фронта партии вагонов с одинаковым сроком на загрузку или разгрузку. О времени готовности к уборке всей партии вагонов порт (пристань) извещает железнодорожную станцию. Время подачи вагонов и время готовности вагонов к уборке указываются в ведомости подачи и уборки вагонов на основании уведомления порта (пристани) о готовности вагонов к уборке и памятки приемосдатчика (§ 45 Правил).

Исполнение обязательств, вытекающих из узловых соглашений, по передаче грузов от одного вида транспорта к другому удостоверяются в специальных документах - передаточных ведомостях. Согласно Правилам перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (§ 34 - 36) передаточные ведомости составляются сдающей стороной в четырех экземплярах, из которых два экземпляра предназначаются для водного и два - для железнодорожного транспорта. Железнодорожная станция, порт (пристань) не вправе отказываться от приема передаточных

ведомостей и грузов в пределах среднесуточной или сгущенной на данные сутки нормы перевалки грузов. На всех экземплярах передаточных ведомостей сдающая и принимающая стороны обязаны расписаться и наложить штампы календарным днем предъявления этих ведомостей. В тех случаях, когда грузы не передаются одновременно с предъявлением передаточных ведомостей, их фактический прием и передача удостоверяются подписями агентов обеих сторон на ранее предъявленных передаточных ведомостях с наложением на них вторых календарных штампов сдающей и принимающей сторон.

Несмотря на всю важность передаточной ведомости как документа, удостоверяющего исполнение обязательств, вытекающих из узловых соглашений, на наш взгляд, не могут приветствоваться встречающиеся в юридической литературе попытки придать передаточным ведомостям не свойственное им значение. Например, В.А. Егиазаров указывает: "Кроме того, передаточная ведомость выполняет и другую наиболее важную функцию. Она является документом, в соответствии с которым каждый последующий соперевозчик, подписывая ее, заключает договор перевозки с грузоотправителем и предыдущим соперевозчиком и тем самым возлагает на себя обязанность по дальнейшей доставке груза в адрес грузополучателя" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 126.

Во-первых, гражданское законодательство не предусматривает такого порядка заключения договора, когда к двустороннему договору могли бы впоследствии присоединиться третьи лица путем совершения ими каких-либо односторонних действий либо в результате подписания соглашения с одним из контрагентов.

Во-вторых, формой договора перевозки груза, в том числе следующего в прямом смешанном сообщении, является транспортная накладная, а передаточная ведомость фиксирует исполнение обязательств, вытекающих из узлового соглашения, которое заключается между транспортными организациями.

В-третьих, договор перевозки груза, как отмечалось ранее, не может быть отнесен к числу многосторонних обязательств. Его сторонами являются грузоотправитель и перевозчик, в качестве которого выступает первая транспортная организация, принимающая груз к перевозке. Конструирование иной договорной модели применительно к договору перевозки конкретного груза (например, через множественность лиц на стороне перевозчика, институт представительства или путем введения фигуры генерального перевозчика) не соответствует общим положениям о договоре и гражданско-правовых обязательствах.

На наш взгляд, если уж говорить о каком-либо особом значении передаточной ведомости по отношению к обязательствам, вытекающим из договора перевозки грузов, то следует ограничиться тем, что указанный документ может служить доказательством возложения перевозчиком своих обязательств на третье лицо, в качестве которого выступает транспортная организация иного вида транспорта, принимающая груз в пункте перевалки для доставки его получателю (п. 1 ст. 313 ГК).

Исполнение транспортными организациями обязательств по передаче грузов, вытекающих из узловых соглашений, осуществляется следующим образом. В соответствии со ст. 69 УЖТ РФ и ст. 107 КВВТ передача грузов в опломбированных вагонах в пунктах перевалки осуществляется с одновременной проверкой исправности установленных запорно-пломбировочных устройств и

соответствия сведений на них данным, указанным в перевозочных документах.

Грузы, следующие в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, взвешиваются в пунктах перевалки по требованию стороны, принимающей грузы, при передаче их с одного вида транспорта на другой на вагонных весах железными дорогами, на товарных местах портами. Взвешивание грузов, следующих в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении, проводится стороной, осуществляющей в пункте перевалки погрузку, выгрузку передаваемых грузов, в присутствии представителя транспортной организации, сдающей груз.

Тарные и штучные грузы, принятые для перевозки как в крытом, так и в открытом железнодорожном подвижном составе в соответствии со стандартом или с их массой, указанной грузоотправителем на каждом грузовом месте, и прибывшие в пункт перевалки в исправной таре, передаются с транспорта одного вида на транспорт другого вида без взвешивания в соответствии с количеством мест и в таком же порядке выдаются грузополучателю в пункте назначения. При наличии признаков утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов они передаются в соответствии с их массой и фактическим состоянием.

При передаче грузов, перевозимых в контейнерах, одновременно осуществляется проверка состояния контейнеров и исправности запорно-пломбировочных устройств.

В случае обнаружения при передаче груза недостачи веса или грузовых мест против транспортной накладной, повреждения (порчи) груза, неверного наименования груза сдающая сторона с участием принимающей стороны составляет коммерческий акт. Копию коммерческого акта сдающая сторона обязана передать принимающей стороне до оформления передаточной ведомости для приложения ее к перевозочным документам. В этом случае в передаточной ведомости указываются номер коммерческого акта и дата его составления.

При наличии повреждения, признаков вскрытия тары или утраты груза по требованию принимающей стороны производятся вскрытие неисправных мест и проверка содержимого. Сдающая сторона упаковывает вскрытые места своими средствами. Если в связи с этой неисправностью ранее уже был составлен коммерческий акт и при проверке груза не выявлены расхождения с данными этого коммерческого акта, об этом делается только отметка в передаточной ведомости и в ранее составленном коммерческом акте. Новый коммерческий акт составляется лишь при выявлении таких расхождений.

Коммерческие акты, составленные в перевалочных пунктах в связи с недостачами или излишками грузов, подлежат выдаче грузополучателям только в том случае, если эти недостачи или излишки подтверждаются при выдаче груза получателю и если недостача превышает норму расхождения в показаниях весов и норму естественной убыли для данной партии груза по совокупности перевозки всеми видами транспорта на всем протяжении пути, включая нормы убыли, установленные для перевалки.

Уплата провозных платежей и сборов за перевозку и перевалку грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, производится грузоотправителями и грузополучателями.

Вместе с тем и транспортные организации различных видов транспорта, участвующие в прямых смешанных перевозках, производят между собой расчеты за перевозки грузов в прямом смешанном сообщении по счетам, выставляемым на основании передаточных ведомостей в порядке последовательности передачи груза с одного вида транспорта на другой. Такие счета составляются транспортными организациями за каждую истекшую пятидневку. В счете должны быть указаны:

номера передаточных ведомостей, пункты перевалки и суммы, причитающиеся соответствующей транспортной организации по всем передаточным ведомостям за пятидневку (§ 125, 126 Правил).

Ответственность за нарушение узловых соглашений

Невыполнение обязательств, вытекающих из узловых соглашений, влечет применение к соответствующим транспортным организациям мер имущественной ответственности. Непосредственно транспортными уставами и кодексами установлена ответственность в виде штрафа за невыполнение нормы перевалки грузов, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (ст. 78 УЖТ РФ, п. 3 ст. 114 КВВТ). По своему размеру указанный штраф аналогичен неустойке, установленной ТУЖД, которая подлежит взысканию с грузоотправителя и железной дороги в случае невыполнения принятых заявок на перевозки грузов (ст. 94 УЖТ РФ).

Железные дороги, порты освобождаются от уплаты указанного штрафа, если невыполнение среднесуточной нормы перевалки грузов в отдельные дни имело место вследствие следующих причин: непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств, которые препятствуют перевалке грузов и при которых запрещено проводить операции по погрузке, выгрузке грузов, а также аварий в транспортных организациях; прекращения или ограничения перевозок грузов в установленном порядке; перевыполнения или восполнения в течение соответственно первой или второй половины месяца недогрузов в соответствии с нормой перевалки грузов (ст. 78 УЖТ РФ, п. 4 ст. 114 КВВТ).

Ненадлежащее выполнение обязательств, вытекающих из узловых соглашений, может повлечь для транспортных организаций дополнительные негативные последствия. В частности, за время нахождения вагонов, контейнеров в портах под погрузкой, выгрузкой или перевалкой грузов и на железнодорожных станциях вследствие невозможности их подачи под погрузку, выгрузку или перевалку по причинам, зависящим от портов, с последних взимается плата за пользование вагонами или контейнерами в соответствии с тарифным руководством (ст. 78 УЖТ РФ).

В случае простоя самоходного судна у причала сверх сроков, установленных узловым соглашением, в связи с неподачей железной дорогой вагонов в количестве, установленном узловым соглашением для перевалки грузов с данного судна непосредственно в вагоны, железная дорога уплачивает штраф в размере 0,06 установленного законом минимального размера оплаты труда за каждую тонну не перегруженного с указанного судна груза за каждые сутки в отдельности. Величина штрафа за сверхнормативный простой рефрижераторного судна возрастает в два раза, а несамоходного судна, напротив, снижается в два раза (п. 6 ст. 114 КВВТ).

За несохранность груза, перевозимого в прямом смешанном сообщении, до передачи его в пунктах перевалки имущественная ответственность лежит на сдающей стороне, после передачи - на стороне, принявшей грузы.

При установлении вины железных дорог, организаций внутреннего водного транспорта или иных видов транспорта в утрате, недостатке, повреждении (порче) груза ответственность несут соответствующие транспортные организации (ст. 79 УЖТ РФ, п. 1 и 2 ст. 114 КВВТ).

Поскольку и в настоящее время сохраняется возможность привлечь к ответственности (в порядке регресса) за несохранность груза, перевозимого в прямом смешанном сообщении, ту транспортную организацию, которая непосредственно виновна в утрате, недостатке, повреждении

(порче) груза, видимо, следует признать сохраняющими силу некоторые разъяснения Государственного арбитража СССР по данному вопросу. В частности, в соответствии с инструктивными указаниями Государственного арбитража СССР от 30 июня 1976 г. N И-1-23 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном сообщении" (п. 19) государственным арбитражам при разрешении соответствующих споров рекомендовалось исходить из того, что согласно Правилам перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении в случаях, когда утрата, недостача, порча и повреждение груза были установлены в пункте назначения, ответственность за несохранность груза может быть возложена на предыдущего перевозчика только при наличии коммерческого акта, составленного в пункте перевалки <*>.

<*> См.: Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 235.

Сохраняет свою актуальность также разъяснение, содержащееся в п. 16 названных инструктивных указаний Государственного арбитража СССР, согласно которому необходимо учитывать, что при перевалке грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, транспортные организации, участвующие в такой перевозке, имеют доступ к этим грузам. Поэтому грузополучатель вправе требовать от транспортной организации выдачи груза в конечном пункте перевозки с проверкой его веса, количества мест и состояния. Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или по весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, и прибывшие в исправной таре, выдаются без взвешивания по счету мест. С проверкой веса и состояния выдаются грузы в поврежденной таре либо с явными признаками недостачи или повреждения. Если при такой выдаче будут обнаружены недостача, порча или повреждение груза, транспортная организация обязана составить коммерческий акт <*>.

<*> См. там же. С. 233 - 234.

4. Договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов

Среди договоров об организации работы по обеспечению перевозок грузов, которые могут заключаться между транспортными организациями различных видов транспорта, в ГК наряду с узловыми соглашениями названы и договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов (ст. 799).

Отношения по централизованному завозу (вывозу) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты опосредуются организационными договорами двух видов: договорами на централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты, а также договорами на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты.

Отношения, складывающиеся между автотранспортными организациями и клиентурой (грузоотправителями и грузополучателями), охватываются понятием транспортно-экспедиционного

обслуживания, которое по своему экономическому содержанию представляет собой сочетание перевозки и транспортно-экспедиционных операций.

Договоры, заключаемые автоперевозчиками с другими транспортными организациями, являются специальными организационными договорами автомобильной перевозки. Их цель заключается, с одной стороны, в стремлении освободить промышленные и торговые организации от выполнения несвойственных им функций по отгрузке и приемке грузов, с тем чтобы они могли уделять максимальное внимание решению производственных задач, а с другой - в обеспечении бесперебойной работы транспорта по перевозке грузов.

В системе договорных отношений по централизованному завозу (вывозу) грузов приоритетное значение принадлежит договорам на транспортно-экспедиционное обслуживание, поскольку в основу договоров между транспортными организациями должны быть положены интересы клиентов (грузоотправителей и грузополучателей).

Отношения по централизованному завозу (вывозу) грузов, складывающиеся между автомобильным транспортом и организациями других видов транспорта, регулируются: Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом общего пользования на станции железных дорог, расположенные на территории РСФСР, утвержденными Министерством путей сообщения СССР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 27 октября 1976 г.; Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в аэропорты в РСФСР, утвержденными Министерством гражданской авиации СССР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 23 июля 1973 г.; Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в морские порты в РСФСР, утвержденными Министерством морского флота СССР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 12 марта 1973 г.; Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в порты (на пристани) внутреннего водного транспорта РСФСР, утвержденными Министерством речного флота РСФСР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 14 февраля 1975 г., а также соответствующими типовыми договорами <*>.

<*> См.: Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. 2-е изд., доп. М.: Транспорт, 1984. С. 114 - 165.

При решении вопросов, связанных с заключением и исполнением договоров на централизованный завоз (вывоз) грузов, транспортные организации могут руководствоваться также инструктивными указаниями Государственного арбитража СССР от 18 июня 1982 г. N И-1-1 "О рассмотрении споров, возникающих при заключении и исполнении договоров на централизованный завоз и вывоз грузов между автомобильным транспортом общего пользования и станциями железных дорог, портами (пристанями), аэропортами" <*>, которые сохраняют свое значение в части, не противоречащей Гражданскому кодексу РФ и новым транспортным уставам и кодексам.

<*> См.: Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. С. 238.

В договорах, заключаемых автотранспортными организациями с транспортными организациями других видов транспорта на централизованный завоз (вывоз) грузов, должны предусматриваться: объем перевозок грузов, сроки доставки в соответствии с согласованным сторонами графиком, обеспечение сохранности груза, выполнение погрузочно-разгрузочных работ в установленное время, условия расчетов за перевозку грузов и за выполнение экспедиционных работ, взаимная ответственность сторон за невыполнение и ненадлежащее выполнение договорных обязательств.

Конкретные обязанности сторон должны устанавливаться в договорах в соответствии с Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов. Причем стороны не вправе исключать или ограничивать обязанности, предусмотренные Правилами. Кроме того, в договоре могут быть предусмотрены дополнительные условия, вытекающие из особенностей местных условий работы транспортных организаций. При этом за нарушение обязательств, включенных сторонами в договор, не предусмотренных Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов, в договоре может быть установлена и ответственность за их неисполнение или ненадлежащее исполнение, не противоречащая соответствующим транспортным уставам и кодексам. Однако если Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов установлена обязанность сторон, но ответственности за неисполнение не предусмотрено, то стороны не вправе устанавливать такую ответственность в договоре (п. 2 инструктивных указаний Государственного арбитража СССР от 18 июня 1982 г. N И-1-1).

Существенной особенностью договоров на централизованный завоз (вывоз) грузов является то, что при их исполнении автотранспортные организации, осуществляющие транспортно-экспедиционное обслуживание клиентов, несут обязанности и пользуются правами, предусмотренными транспортными уставами и кодексами для грузоотправителей и грузополучателей. Поэтому, в частности, в свое время Государственный арбитраж СССР предлагал государственным арбитражам при разрешении споров, связанных с уплатой сборов за хранение грузов, исходить из того, что автотранспортная организация обязана уплатить железной дороге, порту (пристани), аэропорту сборы за хранение грузов сверх установленного срока бесплатного хранения независимо от выполнения согласованного объема вывоза грузов. В тех случаях, когда сбор за хранение уплачивался автотранспортной организацией по причине невыполнения ею согласованного суточного объема вывоза грузов, последняя лишалась права взыскивать эти сборы с грузополучателей (п. 5 инструктивных указаний от 18 июня 1982 г. N И-1-1).

Распространение на автотранспортные организации, осуществляющие централизованный завоз (вывоз) грузов, положений транспортных уставов и кодексов о правах и обязанностях грузоотправителей и грузополучателей имеет своим последствием также то, что транспортные организации иных видов транспорта обязаны сдавать грузы автотранспортным организациям с проверкой веса или количества мест, а также состояния груза. Исключение составляют лишь тарные и штучные грузы, которые выдаются с проверкой веса и состояния груза только в поврежденных местах.

В случае установления недостачи, повреждения (порчи) груза железная дорога, порт (пристань) обязаны составить коммерческий акт и выдать его автотранспортной организации. При отказе станции железной дороги, порта (пристани) от выдачи груза с проверкой веса и состояния груза или в составлении коммерческого акта автотранспортная организация должна обжаловать такой отказ в порядке, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Таким образом, договор на централизованный завоз (вывоз) грузов отличается от иных соглашений, заключаемых между транспортными организациями, и в частности от узлового

соглашения, тем, что в отношениях с транспортными организациями иных видов транспорта автотранспортная организация выступает в роли представителя грузоотправителей и грузополучателей, а в отношениях с последним - в роли самостоятельного перевозчика (по самостоятельным транспортным накладным), сочетающего выполнение обязанностей по перевозке грузов с функциями транспортно-экспедиционного обслуживания грузоотправителей и грузополучателей.

БУКСИРОВКА

Глава X. ДОГОВОР БУКСИРОВКИ

1. Перевозка - договор перевозки; буксировка - договор буксировки

Одна из наиболее древних, но всегда сохраняющих свое значение для гражданского оборота услуг имеет целью пространственное перемещение. Указанная услуга выражается в принятии на себя стороной обязанности "перевозить". "Перевозить", в свою очередь, означает, как в свое время полагал В. Даль, "преваживать что, кого, откуда, куда, через что... доставлять с/из одного места на (в) другое, на лошадях и ином скоте либо на тачках, салазках, вручную и на судах, паромах, плотках и пр." <*>.

<*> Даль Владимир. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. III. М., 1955. С. 39 - 40 (с издания 1882 г.).

Несмотря на то что с тех пор, когда это было написано, прошло немало десятков лет и способы перевозки стали по общему правилу совсем иными, содержание соответствующей услуги осталось прежним: доставить, куда пожелает само обратившееся за нею лицо, следующие с ним вещи (багаж) или принадлежащие ему товары.

Особую роль в обществе при любой экономической системе призван сыграть именно последний вид перевозки - доставка товаров. Суть его весьма лаконично, но, как всегда, точно в свое время обозначил Г.Ф. Шершеневич. Для этого достаточно оказалось указать на то, что "товары нуждаются в перемещении к спросу" <*>. Заслуживает внимания и то уточнение, которое было сочтено необходимым тут же сделать: "Однако одним перемещением обязанность перевозчика не исчерпывается, - он должен в месте назначения сдать вещи тому лицу, которое заранее будет определено условиями перевозки" <***>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II. М., 1908. С. 237.

<***> Там же.

Для перевозки груза используется прежде всего модель одноименного договора. Основу договора перевозки груза как раз и составляют лежащие на стороне, оказывающей такую услугу, две

обязанности: "доставить" и "сдать". Непременно присущая этому договору особенность состоит в том, что перевозка груза осуществляется в таком случае без участия отправителя. Все, что с ней связано, принимает на себя перевозчик.

А теперь - буксировка. "Буксировать", разъясняется в современном Толковом словаре, означает "тянуть за собой на канате другое судно" <*>. Так полагал на этот счет и В. Даль: "Буксировать - тащить по воде плавучую вещь или судно другим судном, гребным, парусным или паровым; взять судно в таск, в волочню, подчалить судно" <***>.

<*> Толковый словарь русского языка / Под ред. Д.Н. Ушакова. Т. I. М., 1935. С. 201.

<***> Даль Владимир. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. I. М., 1955. С. 139 (с издания 1880 г.).

Есть основания рассматривать объем соответствующего понятия более широко. Прежде всего следует указать на то, что "буксировать" - это не только "тащить", но и "толкать". Кроме того, при всем значении водной буксировки область использования буксировки не ограничивается морем и рекой. Хотя и гораздо реже, но к буксировке прибегают и на других видах транспорта.

Так, на автомобильном транспорте буксировку используют нередко, притом не только в целях перемещения автомашины (с грузом или пассажирами), но также, например, и тогда, когда возникает потребность "оттащить" автомашину, оставленную владельцем в месте, в котором запрещена стоянка. Буксировку может, по крайней мере в определенных случаях, осуществить самолет по отношению к аэростату или электровоз - к такому же попавшему в аварию электровозу либо к целому железнодорожному составу. Буксировка может оказаться необходимой для совершения на железнодорожной станции различного рода маневров, притом используются для этой цели неодинаковые способы: тяга - в одних случаях, толкание - в других.

Однако существуют принципиальные особенности буксировки водным путем. Достаточно указать на то, что и КТМ (ст. 225), и КВВТ (ст. 88) с полным основанием используют для обозначения предмета договора термин "плавучий объект", понимая под ним не только буксируемое судно, но также плот, баржу и другие предметы, обладающие способностью самостоятельно держаться на воде. Все такие предметы именуется с полным основанием "плавучими объектами". При этом в КВВТ, в статье, в которой содержалась ссылка на буксировку, законодатель счел необходимым особо подчеркнуть равнозначность терминов "буксируемый объект" и "плавучий объект".

Единый по своему технологическому характеру указанный способ транспортировки - речь идет о буксировке (при этом не имеет значения, подразумевается ли тяга или толкание) - может быть использован применительно к морскому или речному транспорту в одной из двух принципиально различных правовых форм.

При первой транспортная организация обязуется за установленное вознаграждение доставить переданный ей буксируемый объект в указанный отправителем пункт назначения и выдать его обозначенному отправителем лицу (не исключено, что им окажется сам отправитель). Отношения, складывающиеся в подобном случае между участниками буксировки, целиком укладываются в модель "договора перевозки груза". Тем самым стирается различие между тем, будет ли, например, погружена принятая для доставки древесина на палубу, в трюм грузового судна, на несамоходный

плавучий объект (например, баржу) либо сплочена в плоты. Это означает, что если стороны ограничатся специальной оговоркой в договоре, по которой транспортная организация произведет перевозку груза именно "буксиром", подобное условие должно быть расценено как не более чем конкретизация способа исполнения обязательства перевозчиком груза. В свою очередь это предполагает отсутствие каких-либо препятствий к тому, чтобы на отношения сторон были распространены нормы гл. 40 ГК ("Перевозка"), включая ст. 785 этой главы ("Договор перевозки груза"), а равно статьи, содержащиеся в главах водных транспортных кодексов, непосредственно посвященных договору перевозки груза (имеются в виду в том числе гл. VIII КТМ "Договор морской перевозки грузов" и гл. XI КВВТ "Перевозки груза").

Иной характер носят отношения, при которых буксировка осуществляется с непременным участием назначенного отправителем экипажа, которому предстоит сопровождать буксируемый объект. Тогда этот последний не передается буксировщику, оставаясь тем самым до момента передачи его получателю в обладании отправителя. Применительно к подобной ситуации, явно выходящей за пределы договора перевозки груза, возникает возможность и более того, необходимость в создании особого, отличного от предусмотренного этим договором правового режима. Указанной цели как раз и служит особая модель, именуемая договором буксировки.

Как замечал по этому поводу И.В. Алексеев, "договор буксировки - это самостоятельный договор, полностью выделившийся из договора перевозки, подобно тому, как в свое время договор перевозки выделился из договора подряда и стал самостоятельным договором" <*>.

<*> Алексеев И.В. Юридическая природа договора буксировки в советском морском и внутренневодном праве // Уч. зап. Перм. ун-та. Т. 19. Вып. 4. 1961. С. 38.

Таким образом, есть основания признать, прежде всего, что договор перевозки груза представляет собой только одну из правовых конструкций, опосредующих пространственное перемещение материального объекта, что составляет сущность транспортировки как таковой. Свое особое место среди этих правовых форм занимает договор буксировки.

Как и договор перевозки груза, договор буксировки - это условный термин. Речь идет о том, что подобно тому, как существуют перевозки за пределами договора перевозки груза, так и договор буксировки охватывает только буксировку, отличающуюся строго определенными признаками. Необходимость создания самостоятельной правовой модели - договора буксировки предопределяется особенностями не самого способа пространственного перемещения, а специфическим характером одного из видов складывающихся по поводу буксировки отношений. В известной мере с этим связано то, что договор буксировки выделяется законодателем именно лишь при морской и речной перевозках, имея в виду ситуации, при которых оказывается возможным участие в самой буксировке такого отправителя. Иные, кроме КТМ и КВВТ, кодифицированные акты, распространяющие свое действие на отдельные виды транспорта, - Устав железнодорожного транспорта РФ, Устав автомобильного транспорта РСФСР, а также Воздушный кодекс РФ - договоров буксировки не выделяют. Вот почему не возникает никаких сомнений по поводу возможности уложить любые способы буксировки в рамки договора перевозки груза, урегулированного названными транспортными уставами и кодексами <*>.

<*> Отсутствие особого правового регулирования отношений по буксировке в иных, кроме КТМ и КВВТ, транспортных кодексах и уставах не исключает применения к регулируемым ими отношениям по перевозке, осуществляемой путем буксировки, на этот раз в порядке аналогии закона норм о договорах буксировки, содержащихся в КТМ и КВВТ. Однако такую возможность, на наш взгляд, преувеличил в свое время Б.Б. Черепяхин. Имеется в виду его утверждение: "Большая часть положений, выработанных для водной буксировки, может получить соответствующее применение к случаям сухопутной буксировки по безрельсовым путям, а также в некоторой мере и к воздушной буксировке" (Черепяхин Б.Б. Понятие и содержание договора буксировки в советском гражданском праве // Вестник ЛГУ. 1956. N 11. Сер. экономики, философии, права. Вып. 2. С. 104). Основания для сомнения можно усмотреть уже в том, что прямое применение к отношениям по буксировке кодексов (уставов) железнодорожного, воздушного, автомобильного транспорта оставляет мало места для использования по аналогии норм КТМ и КВВТ (ранее - УВВТ) о договоре буксировки.

Использование при морской и внутренней водной транспортировке особых правовых конструкций, рассчитанных исключительно на отношения по перевозкам путем буксировки, означает допустимость для сторон подчинить транспортировку, осуществляемую путем буксировки, одному из двух правовых режимов, остановившись на договоре перевозки груза или договоре буксировки. Благодаря этому стороны оказываются в таком же положении, как, например, тогда, когда, прибегая к услугам представителя, им надлежит согласовать вид представительства: будет ли оно прямым или косвенным (сделать это стороны должны путем заключения в первом случае договора поручения, а во втором - договора комиссии).

2. История обособления договора буксировки

Свод законов Российской империи рассматривал перевозку, не выделяя ее регулирования, как разновидность договора подряда. Это послужило Г.Ф. Шершеневичу, в частности, основанием для того, чтобы считать перевозкой договор о доставке вверенного груза своими средствами в установленное место назначения. Тем же автором был сделан вывод, по которому "договором перевозки нельзя признать наем парохода для буксирования баржей, груженых и находящихся в ведении самого грузохозяина или его служащих, - это только личный наем, наем личных сил (капитана, матросов), снабженных материальными силами (пароходом), для выполнения той услуги, для которой они наняты" <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II. С. 317.

Из приведенного следовала необходимость распространения на отношения сторон при буксировке относящихся к договору личного найма правил, в том числе специальных норм - о найме матросов <*>. При этом, однако, оставался открытым вопрос о природе такого договора, по которому владельцу буксируемого объекта противостояло именно юридическое лицо, в частности пароходное общество. Имеется в виду, что такие отношения сторон заведомо не носили личного характера <***>.

<*> См.: Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права. М., 1912. С. 608.

<***> Договор личного найма имел своей основой "пользование чужим трудом", основанное на "распоряжении своей работой" (Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права. С. 596). Предметом указанного договора служило "совершение какого-либо труда одним лицом в пользу другого" (Мейер Д.И. Русское гражданское право. СПб., 1897. С. 516). С учетом тех же особенностей соответствующих отношений В.И. Синайский рассматривал договоры об услугах как "особый тип договоров о труде, трудовые договоры, как самостоятельную категорию правоотношений в гражданском обороте" (подчеркнуто автором. - М.Б.) (Синайский В.И. Русское гражданское право. Вып. 2. Обязательственное, семейное и наследственное право. Киев, 1915. С. 155).

В проекте Гражданского уложения, в отличие от Свода законов, была выделена глава "Перевозка". При этом, однако, ситуация, возникающая при перевозке путем буксировки, в ней не упоминалась. Отсутствовало соответствующее упоминание о буксировке в главах указанного проекта, посвященных подряду, имущественному найму и личному найму.

В послереволюционное время договор буксировки нашел свое место в основополагающих специальных кодификациях, регулирующих отношения в области морского и речного транспорта.

Имеется в виду, что уже первый из указанных актов - КТМ СССР 1929 г. содержал наряду с главой "О договорах морской перевозки", состоящей из четырех статей, главу "О договоре буксировки". В силу этого последнего договора владелец одного судна принимал обязанность за вознаграждение буксировать другое судно либо на определенное расстояние, либо в течение определенного времени, либо для выполнения определенного маневра (ст. 138). Кодекс исходил при этом, совершенно очевидно, из того, что во всех трех случаях имелось в виду участие в буксировке представляющих каждую из сторон экипажей. Это можно было, если не прямо, то по крайней мере косвенно, усмотреть в том, что оставшиеся статьи главы "О договоре буксировки" были посвящены распределению между контрагентами последствий причинения ущерба буксируемому или буксирующему судну, а равно находящимся на каждом из них людям или имуществу. В этих статьях четко разграничивались последствия причинения ущерба применительно к двум ситуациям. Имелось в виду, что за вред, который был причинен при буксировке буксируемому судну, находящимся на нем людям или имуществу, должен был нести ответственность владелец буксирующего судна при условии, если управлял буксируемым судном капитан буксирующего судна. В то же время ответственность за вред, который был причинен аналогичным образом при буксировке буксирующему судну, находящимся на нем людям и имуществу, должен был нести владелец буксируемого судна, если только буксирующим судном управлял капитан буксируемого судна. Тем самым в обе приведенные нормы был заложен один и тот же принцип: кто управляет буксировкой, тот и отвечает за причиненный при этом вред. Правда, соответствующие нормы, будучи диспозитивными, предоставляли сторонам возможность согласовать между собой отступления от приведенного принципа.

При наличии достаточных к тому оснований некоторые нормы о договоре морской буксировки распространялись на отношения из договора буксировки портовой <*>.

<*> По этому поводу в литературе отмечалось: "Положения КТМ, касающиеся морской буксировки, на портовые буксирные операции формально не распространяются (ч. II ст. 2 КТМ).

Однако в настоящее время работа портовых буксиров по осуществлению вспомогательных транспортных операций производится на тех же коммерческих началах, что и основная транспортная деятельность морского флота, а не в порядке несения какой-либо правительственной службы, как это предусмотрено в ч. II ст. 2 КТМ. Поэтому, учитывая общий характер положений, содержащихся в ст. 138 - 141 КТМ, следует считать, что они имеют отношение также к портовым буксирным работам" (Джавад Ю.Х., Жудро А.К., Самойлович П.Д. Морское право. М., 1964. С. 188).

Хотя в качестве материального предмета рассматриваемого договора в КТМ 1929 г. было указано только буксируемое судно, правила главы, о которой идет речь, были рассчитаны на более широкое применение. Соответственно, используемая в легальном определении формулировка не препятствовала распространению этой главы на иные, кроме судна, плавучие объекты, в частности плавучие краны, котлы, элеваторы, земснаряды и др.

По-особому решался лишь вопрос о буксировке плотов. Имея в виду период действия КТМ 1929 г., А.Л. Маковский подчеркивал то обстоятельство, что "принципиально важным шагом в развитии регулирования буксировки плотов явилось создание правовых норм, одновременно регулирующих как перевозку грузов, так и буксировку леса в плотях. Большое число таких норм содержится в Общих правилах перевозки, причем среди этих норм - первое в советском морском праве единое определение договора перевозки грузов и буксировки леса в плотях...

Все это дает достаточные основания для того, чтобы признать договор буксировки леса в плотях не самостоятельным договором, а лишь разновидностью, особым видом договора морской перевозки грузов. Из этого следует, что к морской буксировке леса в плотях применимы все те правила о перевозке грузов, которые не противоречат специальным правилам о такого рода буксировке. И наоборот, эти специальные правила, поскольку они установлены для особого вида перевозки, не могут применяться к другим случаям перевозки" <*>.

<*> Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961. С. 53.

Единственная особенность легального определения договора морской буксировки в ст. 187 второго по времени его принятия КТМ (1968 г.) сводилась к указанию в нем возможности заключения договора, о котором идет речь, наряду с буксируемым судном, по поводу и иного плавучего объекта. Тем самым рамки данного договора как будто бы были достаточными, чтобы охватить и буксировку плотов. Однако позиция законодателя в вопросе о том, следует ли отнести буксировку плотов к предмету договора буксировки, оказывалась не вполне определенной. Прежде всего это было связано с тем, что та же ст. 187 Кодекса, определяя договор морской буксировки, предусматривала, что буксировка леса в плотях регулируется правилами гл. VIII (т.е. главы "Договор морской перевозки груза"). Имелось в виду, совершенно очевидно, что речь шла о конкурирующем, а не субсидиарном применении норм.

С учетом всех этих обстоятельств В.В. Витрянский пришел к выводу, что "на морском транспорте договор буксировки леса в плотях однозначно рассматривался в качестве разновидности договора морской перевозки грузов, а не некоего договора буксировки, во всяком случае, по способу правового регулирования указанного договора" <*>.

<*> Витрянский В.В. Договор перевозки. С. 216.

Наряду с приведенной нормой гл. XI, КТМ 1968 г. содержал в гл. VII ("Планирование и организация перевозок грузов") ст. 117. Она гласила: "Правила настоящей главы применяются также к отношениям, возникающим в связи с планированием и организацией буксировки морем плотов и иных плавучих объектов". Тем самым создавались основания таким же образом предполагать, что особый порядок, установленный нормами гл. VII, должен был охватывать одновременно буксировку не только плотов, но и плавучих объектов в целом.

Вместе с тем при признании буксировки плотов разновидностью договора перевозки грузов не было, очевидно, вообще надобности в упоминании о ней в ст. 117 КТМ 1968 г. Единственная цель такого упоминания могла бы состоять в распространении правил о перевозке грузов на отношения, не укладываемые в одноименный договор, т.е. в субсидиарном применении соответствующих норм.

Еще одна особенность Кодекса 1968 г. выражалась в том, что в силу его ст. 188 к портовым буксирным операциям (под ними подразумевались "ввод судов и других объектов в порт и вывод из порта, выполнение маневров в порту и на подходах к нему и т.п.) нормы гл. XI должны были применяться только лишь при отсутствии соглашения сторон об ином.

КТМ 1968 г. среди прочего внес определенные новеллы в правила, посвященные разграничению ответственности за причиненный сторонам при буксировке вред. Так, из состава подлежащих регулированию случаев причинения вреда было исключено специальное упоминание о вреде, причиненном находящимся на буксирующем судне и на плавучем объекте людям. Кроме того, в качестве неперемного основания наступления ответственности владельца буксирующего или буксируемого судна было указано наличие его вины.

Впервые появились специальные решения применительно к случаям, когда буксировка производилась в ледовых условиях. При отсутствии иного соглашения на указанный счет владелец буксирующего судна должен был нести ответственность за ущерб, причиненный буксируемому судну (объекту) или имуществу, которое находилось на этом судне, лишь при наличии своей вины с тем, однако, что вторая сторона должна была это обстоятельство доказать. Тем самым вместо общего правила о презумпции виновности соответствующей стороны вступала в действие презумпция ее невиновности.

На основе КТМ 1968 г. были изданы специальные акты о буксировке, носящие ведомственный характер. Среди них могут быть названы Правила буксировки леса в плотях.

Первый по времени принятия Устав внутреннего водного транспорта СССР (УВВТ 1930 г.) включил гл. 16 ("Буксировка"), насчитывавшую шесть статей. Та из этих статей, которая была посвящена определению договора буксировки (ст. 162), устанавливала, что буксировщик обязуется за вознаграждение буксировать судно или плот либо на определенное расстояние, либо в течение определенного времени, либо для выполнения определенного маневра.

Таким образом, упоминание о плотях как особом предмете договора буксировки появилось в УВВТ 1930 г., за несколько десятков лет до того, как это сделал КТМ (имеется в виду КТМ 1968 г.). Само по себе отмеченное обстоятельство отразило то особое значение, которое всегда придавалось прежде всего буксировке плотов именно по реке.

В той же главе УВВТ нашли себе место две статьи, посвященные форме договора. На этот счет устанавливалось, что договор буксировки надлежало заключать непременно письменно. Притом

нарушение указанного требования должно было влечь за собой наступление последствий, совпадающих с теми, которые содержались в ст. 136 действовавшего в то время Гражданского кодекса 1922 г.: невозможность в подтверждение договора, заключенного с нарушениями правил об обязательной письменной форме, в случае спора сослаться на свидетельские показания <*>. Остальные статьи УВВТ были посвящены правовому значению накладной на каждой стадии развития договорных отношений, а также досрочному прекращению договора.

<*> Приведенные строгие правила о форме договора не распространялись, однако, "на соглашения о спасании судна или плота, терпящего бедствие, хотя бы действия спасателя и выражались в буксировке" (Ходунов М.Е. Практический комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта. М., 1955. С. 155).

Явная бедность в Уставе 1930 г. нормативного материала, относящегося к договору буксировки, оказывалась особенно ощутимой в связи с тем, что имевшиеся в нем нормы на этот счет являлись к тому же диспозитивными, предоставляя сторонам возможность по соглашению между собой указывать в договоре иное.

В современной приведенным актам литературе и судебной практике особо подчеркивалось отсутствие достаточно четких указаний, способных облегчить разграничение договоров буксировки и перевозки груза <*>.

<*> См.: Алексеев И.В. Юридическая природа договора буксировки в советском морском и внутренневодном праве. С. 37.

Обращалось внимание и на иное. Так, по поводу приведенного выше определения договора буксировки (ст. 162) И.Г. Шерман отмечал: "В этом определении не различаются буксировка судов и буксировка плотов. Между тем та и другая имеют неодинаковое хозяйственное значение, различную транспортную технологию и различный круг обязанностей владельца буксирного судна и владельца буксируемого судна или плота" (Шерман И.Г. Правовые особенности договора буксировки леса в плотях (на материалах Камского пароходства) // Советское государство и право. 1955. N 2. С. 126).

По поводу содержащегося в УВВТ 1930 г. понимания договора буксировки М.Е. Ходунов считал необходимым обратить внимание на основной признак, отличавший этот договор от договора перевозки груза. Имелось в виду, что "буксировщик не принимает буксируемый предмет и находящееся на нем имущество под свою охрану и не имеет над ним полного управления. Буксировщик обязан предоставить судно или плот, предназначенные к буксировке, тягу и вести судно или плот в определенном направлении, давая ему возможность преодолевать препятствия, встречаемые на пути, и избегать аварии" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Практический комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта СССР. С. 153.

Устав внутреннего водного транспорта СССР (УВВТ) 1955 г., которому суждено было действовать на протяжении почти пятидесяти лет, имел в своем составе, в частности, раздел VI ("Буксировка плотов и судов"). Традиционной для подобного раздела первая статья (ст. 126) признавала буксировкой договор, по которому "пароходство обязано за установленную плату буксировать плот или судно до определенного пункта, или в течение определенного времени, или для выполнения определенного маневра".

Таким образом, само название раздела и его начальная статья на первое место поставили буксировку плотов, т.е. "плавающих сооружений из бревен, предназначенных для транспортировки древесины, изготовленных в соответствии с правилами (техническими условиями) сплотки, формирования и оснастки плотов".

Отмеченное обстоятельство нашло отражение и в структуре соответствующего раздела, посвященного договору буксировки. Из пятнадцати его статей только четыре являлись общими, в то время как остальные носили специальный характер, поскольку предназначались исключительно для регулирования отношений по буксировке плотов.

Кроме того, УВВТ 1955 г. все в том же разделе VI содержал отсылку к правилам раздела IV ("Планирование и организация перевозок грузов"). Подобная отсылка позволяла установить в необходимых пределах общий для договоров перевозки грузов и буксировки правовой режим.

Признавая, что речь идет все же о двух самостоятельных договорах, законодатель считал необходимым подчеркивать отмеченное обстоятельство применительно к определенным нормам. Имелась в виду ставшая универсальной оговорка в соответствующих нормах, предусматривающая, что они распространяются на "перевозку грузов и буксировку плотов".

Приведенное указание имело особое значение для статей, помещенных в таких разделах Устава, к которым в самом разделе VI отсылки не было. Имелись в виду прежде всего отдельные статьи раздела VII ("Порядок установления тарифов и сборов"). Особенно много единых по сфере действия норм оказалось по понятным причинам в разделе IX ("Ответственность пароходств, грузоотправителей и пассажиров").

УВВТ 1955 г. позволил более четко обозначить юридическую природу договора буксировки и соответственно выделить индивидуализирующие его особенности. Прежде всего это выразилось в признании необходимым для организации, которой принадлежали буксируемое судно или плот, назначить для сопровождения плавучего объекта экипаж. А в случаях, когда действующими правилами предусматривалась буксировка без экипажа, все же должно было быть назначено лицо, именовавшееся проводником (ст. 127). Правила буксировки плотов <*>, сохранявшие свою силу до принятия новых, основанных на действующем теперь Кодексе внутреннего водного транспорта актов, именовали проводника агентом организации, которой принадлежит плот. Значение, придаваемое участию проводника в буксировке, а равно участию в ней самого экипажа буксируемого объекта, подтверждалось указанием на то, что назначаемый владельцем плота экипаж - бригадир и члены команды, а также агент (проводник) организации, которой принадлежит плот, должны хорошо знать свои обязанности и нести ответственность за их точное и своевременное выполнение. Суть этих обязанностей сводилась в основном к тому, что при буксировке капитан буксировщика и агент (бригадир) организации, которой принадлежит плот, должны обеспечить четкую и слаженную работу экипажа судна и экипажа плота. Все распоряжения капитана или вахтенного начальника буксировщика признавались обязательными для экипажа плота только в части управления движением плота (отдача и подъем якорей и плотов и другие работы, связанные с управлением движением).

Остальные работы на плоту должны были организовываться агентом (бригадиром плота) самостоятельно (§ 4 и 21 Правил буксировки плотов).

<*> Правила перевозки грузов. Ч. 1. М., 1979. С. 238 и сл.

Особое внимание обращалось в самом УВВТ 1955 г. (ст. 135) на точность и своевременность выполнения экипажем буксируемого судна или плота указаний капитана буксирующего судна по управлению судном или плотом, принятие мер к сохранности груза и такелажа, как равно и иного имущества, находящегося на буксируемом плоту или судне, предупреждение повреждений плота или судна, обеспечение постоянной вахты для выполнения распоряжений капитана буксирующего судна по управлению буксируемым судном или плотом, как для наблюдения за их состоянием, так и для подачи сигналов. Предусматривались также обязанности экипажа производить текущий ремонт плота или судна в пути, а на случай аварии - принимать меры к ее ликвидации под руководством капитана. На случай аварии плота на капитана буксирующего судна возлагалась обязанность принятия всех мер к сохранению древесины и такелажа, с участием, в частности, бригадира и команды плота (ст. 136 УВВТ 1955 г.).

Таким образом, речь шла о самом широком участии отправителя буксируемого судна или плота в управлении буксировкой в лице назначенных им сопровождающих. И это при том, что императивная норма (ст. 135 УВВТ 1955 г.) предусматривала: "Экипаж буксируемого плота или судна подчиняется в оперативном плане капитану буксирующего судна".

Среди достоинств УВВТ 1955 г. можно указать, в частности, на то, что им подробно определялись права и обязанности сторон на каждой из стадий буксировки. Особо выделялись сдача буксируемого объекта буксировщику в пункте отправления, собственно буксировка, а также сдача буксируемого объекта получателю в пункте назначения.

3. Договор буксировки в действующих транспортных кодексах

Включенная в гл. XII ("Договор буксировки") КТМ ст. 225 ("Определение договора буксировки") предусматривает, что по этому договору "владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка)".

Из приведенного определения следует, что единый договор буксировки в КТМ распадается на договор морской буксировки и договор портовой буксировки с тем, что первый договор - это род, а два остальных - его виды. Нормы гл. XII КТМ, в которых отсутствует особое указание на действие их применительно к морской или портовой буксировке, распространяются одновременно на тот и другой виды договоров буксировки. Таким образом, из семи статей гл. XII КТМ общими являются все, кроме ст. 229 ("Ответственность при морской буксировке") и ст. 230 ("Ответственность при портовой буксировке") <*>.

<*> О соотношении договоров морской и портовой буксировки см., в частности: Кодекс

Помимо указанной новеллы, при сравнении ст. 225 с аналогичными статьями в предшествовавших действующему КТМ кодексах торгового мореплавания, как видно из приведенного определения, можно указать и на то, что из трех названных в КТМ 1968 г. вариантов договора буксировки обозначены теперь лишь два. Имеются в виду "буксировка на определенное расстояние" и "буксировка для выполнения маневров на акватории порта". Соответственно третий - "договор буксировки в течение определенного времени" в этой статье теперь не упомянут. Объяснением этому может служить замечание О.С. Иоффе, сделанное в период действия КТМ 1968 г.: "По договору буксировки на определенное время буксировщик должен в течение установленного срока выполнять задания, связанные либо с буксированием объекта на расстояние, либо с осуществлением маневра. Следовательно, второй вид практически сводится к первому или третьему видам буксировки либо сочетает элементы того и другого" <*>.

<*> Иоффе О.С. Обязательственное право. С. 635.

Приведенной позиции был фактически близок и В.В. Витрянский, усматривавший в "буксировке на определенное время" случаи, "когда буксировка плавучего объекта осуществляется до встречи с другим судном, которое должно доставить буксируемый объект в место назначения или до изменения метеорологических условий плавания и т.п." <*>.

<*> Витрянский В.В. Договор перевозки. С. 221.

Таким образом, исключение из определения особого договора буксировки (буксировки на время) не повлекло сужения сферы использования договора буксировки.

В соответствии с ст. 226 КТМ установленные в его гл. XII правила применяются, если соглашением сторон не предусмотрено иное. Таким образом, принцип диспозитивности, распространявшийся в КТМ 1968 г. лишь на правила о портовой буксировке, приобрел теперь значение, общее для всех видов договора буксировки.

В отличие от ст. 116 КТМ, которая предусматривала применительно к гл. VIII ("Договоры морской перевозки груза") возможность указания в отдельных ее нормах на ничтожность соглашения, не соответствующего определенным правилам данной главы, ст. 226 аналогичного указания, распространяющегося на нормы гл. XII, не содержит. И все же не исключено, что отдельные нормы, посвященные самому договору буксировки, носят императивный характер. В частности, это относится к п. 1 ст. 227, п. 2 и 3 ст. 228, п. 2 ст. 230 КТМ.

Давая общую оценку системе регулирования соответствующего договора в действующем КТМ, есть основания усмотреть в ней явное стремление к более четкому по сравнению с предшествовавшим Кодексом разграничению договоров буксировки и морской перевозки груза. Отмеченная тенденция проявилась уже в том, что в гл. XII действующего КТМ отсутствуют имевшие

ранее весьма широкую сферу действия отсылочные нормы. Речь идет, в частности, о ст. 187 (ч. 2) КТМ 1968 г., подчинявшей отношения по буксировке леса в плотках действию правил о договоре морской перевозки груза.

Кроме того, отражая происшедшие изменения в экономике страны, действующий КТМ не содержит также главу, аналогичную гл. VII КТМ 1968 г. ("Планирование и организация перевозок груза"), которая была рассчитана в основном одновременно на договор перевозки груза и договор буксировки. Примером могли служить нормы этой главы о плановых предпосылках договора как такового, об ответственности за несоблюдение планов перевозки и др.

Правда, к договору буксировки и теперь могут применяться отдельные правила гл. VIII ("Договор морской перевозки груза"), но лишь по аналогии, имея в виду соблюдение при этом условий, предусмотренных в ст. 6 ГК.

Решающее значение для разграничения договоров морской перевозки груза и буксировки имеет включение в гл. XII КТМ статей, посвященных обязанностям сторон и их ответственности по последнему из этих договоров. Все эти статьи прямо или косвенно имеют в виду отношения, при которых буксировка отличается участием отправителя плавучего объекта, к тому же в разной степени, в управлении буксировкой. В этом прямо выражается то, что в основе самостоятельности рассматриваемого договора лежит, как уже отмечалось, не буксировка как таковая, т.е. как вид транспортировки, а способ ее осуществления <*>.

<*> В Комментарий к Кодексу торгового мореплавания по этому же поводу обращается внимание на то, что "в подавляющем большинстве случаев услуги, оказываемые на основании договора буксировки, заключаются в перемещении судна (объекта) на определенное расстояние или содействии при осуществлении маневра" (Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Комментарий / Под ред. Г.Г. Иванова. С. 384).

Статья 88 КВВТ ("Договор буксировки") открывает гл. XII ("Буксировка судов, плотов и иных плавучих объектов"). В ней предусмотрено, что "в соответствии с договором буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект... в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее".

Приведенное определение, как это видно, включило, в частности, в обязанности буксировщика одну из тех, которая до сих пор уставами внутреннего водного транспорта возлагалась на сторону в договоре перевозки - перевозчика. Имеется в виду, что буксировщик должен не только буксировать плавучий объект, но, подобно перевозчику, сдать его получателю. Следует отметить в этой связи в целом определенную тенденцию КВВТ к сближению устанавливаемых для договоров буксировки и перевозки правовых режимов. Это нашло отчасти выражение уже в том, что вместо 15 статей, как это имело место в аналогичном разделе УВВТ 1955 г., теперь в указанной главе Кодекса оказалось достаточным наличие лишь семи статей.

Правда, за этот счет расширилось регулирование договора буксировки правилами, включенными в некоторые другие главы Кодекса. Примером могут служить гл. IX и XVIII КВВТ, посвященные соответственно ответственности сторон за допущенные ими договорные нарушения,

определению порядка составления подтверждающих такие нарушения актов, а также порядка предъявления по этому поводу претензий и исков. Названные главы отличаются тем, что включенные в них нормы содержат обычно указания, из которых следует, должна ли соответствующая норма распространяться также на договор буксировки или ограничиться только договором перевозки груза.

В гл. XII КВВТ включены теперь, наряду с общими нормами о буксировке, также и нормы специальные, посвященные буксировке плотов. В их число входит, в частности, ст. 90 ("Обязанности отправителя плотов"). Вместе с тем рамки таких специальных правил о буксировке плотов оказались значительно уже по сравнению с тем, что характеризовал раздел VI УВВТ 1955 г. Эту особенность КВВТ призвана компенсировать содержащаяся в п. 6 ст. 88 отсылка к главе, посвященной договору перевозки груза. В ней предусмотрено, что "к отношениям, не урегулированным правилами, предусмотренными настоящей главой, применяются соответствующие положения главы XI настоящего Кодекса". Включенное в отсылку приведенное указание "в соответствующих случаях" носит лишь редакционный характер. Ничего нового по сравнению с общим представлением о субсидиарном применении нормы приведенное правило не вносит. Об этом можно судить уже по тому, какое значение придавалось в период действия ст. 187 КТМ 1968 г., содержавшей аналогичное указание. Как полагал В.В. Витрянский, "оговорка законодателя о том, что указанные правила применяются не во всех, а лишь в соответствующих случаях, означает, что эти правила применяются к соответствующим отношениям субсидиарно в части, не урегулированной специальными правилами, регламентирующими договор буксировки плотов (выделено автором. - М.Б.) <*>".

<*> Витрянский В.В. Договор перевозки. С. 218.

4. Квалификация договора буксировки

Как и их предшественники, действующие Кодекс торгового мореплавания, а также Кодекс внутреннего водного транспорта включили в содержащиеся в них легальные определения договора буксировки прямое указание на его возмездность. Из этих же легальных определений следует, что обязанности по договору буксировки лежат на обеих сторонах, из которых одна должна оказать соответствующую услугу (осуществить буксировку), а другая - эту услугу оплатить. Таким образом, договор буксировки является не только возмездным, но и двусторонним.

Сложнее решается вопрос об отнесении договоров буксировки к числу консенсуальных или реальных.

Статья 433 ГК дает основания считать договор буксировки как таковой построенным по консенсуальной модели и соответственно признаваемым заключенным с момента достижения сторонами согласия. И лишь в виде исключения для одного случая, когда "в соответствии с законом необходима такая передача имущества", договор должен считаться заключенным с момента передачи соответствующего имущества. Определяя место договора буксировки в этой дихотомии, следует учесть, что в подобном случае "передачи имущества", при которой одна сторона приобретает определенное право на имущество, а другая его утрачивает, вообще не происходит. Буксировка относится к числу договоров на оказание услуг, при которых сторона принимает на себя обязанность лишь "предоставить имущество" контрагенту: отправитель - буксируемый объект, а буксировщик - буксируемое судно (тягу) - отправителю. Следовательно, происходит то, что отличает, например, договор на оказание услуг по уборке помещения. Такого рода договоры уже по указанной причине не

укладываются в рамки реального договора. Они могут быть только консенсуальными с тем, что предоставление имущества - это не более чем обязательство стороны, возникшее из заключенного к тому времени договора.

Конструкция договора буксировки отличается значительной сложностью. Эта сложность предопределяется характером услуг, составляющих предмет договора. Можно выделить в этой связи, в частности, три последовательных стадии соответствующей услуги.

На первой стадии, по общему правилу, должны осуществляться необходимые для буксировки подготовительные действия. И относится это в равной мере к буксировщику (подготовка буксирующего судна) и к отправителю (подготовка буксируемого объекта).

Вторая стадия сводится к предоставлению буксирующего судна буксировщиком и буксируемого объекта - отправителем.

Наконец, на третьей стадии осуществляется собственно буксировка.

Сложность, о которой идет речь, нашла в свое время определенное отражение в одной из работ О.С. Иоффе. "Неплановая буксировка, - отмечал он, - всегда носит консенсуальный (подчеркнуто автором. - М.Б.) характер, так как, прежде чем приступить к ее исполнению, стороны должны договориться о времени подачи тяги, индивидуальных особенностях подлежащего буксированию объекта и т.п." <*>. Вместе с тем, имея совершенно очевидно в виду, что именно плановый акт обеспечивал в то время достижение цели, которая могла бы быть достигнута в других случаях буксировки использованием консенсуальной модели договора, О.С. Иоффе полагал: "Плановые задания, доводимые непосредственно до каждой стороны, уточняются и конкретизируются, подобно отношениям по перевозке грузов, при помощи декадных заявок, а кроме того, для буксировки плотов составляются календарные графики с обозначением времени и места подачи тяги. Поэтому каждая в отдельности сделка считается совершенной в момент сдачи плотов буксировщику и, следовательно, должна быть признана реальным договором (подчеркнуто автором. - М.Б.)" <***>.

<*> Иоффе О.С. Обязательственное право. С. 633.

<***> Там же. С. 633 - 634.

Наряду с этим весьма широко использовалась на практике иная конструкция, связанная с заключением предшествующих собственно буксировке договоров, полностью совпадавшая с той, которая применялась при перевозке груза. Речь шла о том, что в большинстве случаев "на буксировку судов и плотов заключаются предварительные договоры до предъявления накладной, в которых определяются условия договора буксировки, но окончательное оформление договора буксировки происходит в момент принятия буксировщиком накладной" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Практический комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта. С. 157.

Как отмечал по этому же поводу М.А. Аллахвердов, имея в виду ту же область отношений, "договоры на буксировку плотов и судов заключаются на навигацию. Однако навигационный договор

не заменяет конкретного договора на каждую отдельную буксировку. Поэтому окончательное оформление договора на каждую буксировку производится тогда, когда владелец объекта, предназначенного к буксировке, одновременно с предъявлением объекта (плота или судна) к буксировке вручает накладную буксировщику, который в качестве подтверждения приема объекта на буксировку выдает ее владельцу квитанцию. На основании накладной порт (пристань) составляет дорожную ведомость, которая по окончании буксировки остается у пароходства.

Предъявление владельцем буксируемого объекта (плота или судна) накладной и прием буксировщиком (пароходством) накладной, вместе с объектом, подлежащим к буксировке, по существу является правообразующим моментом заключения конкретного договора буксировки, который предусматривает и точно определяет права и обязанности сторон по данной буксировке" <*>.

<*> Аллахвердов М.А. Правовое регулирование договора буксировки по внутренним водным путям. М., 1973. С. 10 - 11.

В силу ст. 128 УВВТ 1955 г. владелец плота или судна обязан был представить пароходству накладную, а пароходство было обязано выдать квитанцию. Сам Устав указаний относительно правового значения накладной и квитанции не содержал. Это не помешало автору одного из комментариев обратить внимание на то, что "ст. 128 УВВТ предусматривает значение буксировки по внутренним водным путям в форме накладной" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Практический комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта. С. 82.

Приведенные нормы УВВТ, подчеркивавшие особое значение накладной, все же не препятствовали весьма осторожному отношению в литературе к признанию договора буксировки реальным. Так, например, реальным готовы были считать соответствующий договор "только в тех случаях, когда заключается разовый договор на каждую буксировку и заключение его совпадает с моментом принятия плавучего объекта к буксировке" <*>.

<*> Советское гражданское право. Т. II / Под ред. В.П. Грибанова и С.М. Корнеева. М., 1980. С. 266.

Статья 88 (п. 1) действующего КВВТ содержит указание на то, что транспортные накладные, составленные в соответствии с правилами буксировки, и квитанции о приеме буксируемого объекта для буксировки имеют строго определенное назначение. Эти документы "подтверждают заключение договора буксировки".

Отмеченное, казалось бы, позволяет сделать вывод, в силу которого налицо обычный реальный договор, признаваемый как таковой заключенным с момента предоставления (принятия) буксируемого объекта. Однако подобный вывод вряд ли можно разделить, поскольку он вступает в явное противоречие со ст. 89, 90 и 91 КВВТ. Имеется в виду, что в этих статьях содержится указание

именно на те обязанности сторон, которые носят подготовительный характер и завершаются предоставлением и соответственно приемом буксируемого объекта. Между тем, если увязывать заключение договора с предоставлением и принятием буксируемого объекта, это будет означать, что соответствующие права и обязанности не обладают юридической силой до указанного момента (предоставления/приема буксируемого объекта), т.е. оказываются сами по себе лишены значения. Если только заключению договора буксировки, в указанном понимании, не предшествовало согласование предварительного договора, содержащего соответствующее обязательство сторон.

В силу отмеченных выше обстоятельств есть основания признать договор буксировки как таковой все же консенсуальным. Это означает наличие у сторон такого договора с момента его заключения обязанности предоставить соответственно и принять буксируемый объект в предусмотренные договором объеме, порядке и сроки <*>. С этим связано, в частности, решение вопроса о применении ст. 115 КВВТ, предусматривающей взыскание штрафа с перевозчика и буксировщика (за неподачу транспортных средств для перевозки груза или соответственно буксируемого объекта для буксировки) либо с грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта (за непредоставление груза или соответственно буксируемого объекта, а равно за неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам). Если заявившее такое требование лицо ссылается в качестве основания своего требования на наличие договора (принятой заявки), то в отличие от перевозки груза, при которой под "договором" подразумевается в этом случае "договор об организации перевозки грузов" (ст. 68 КВВТ), применительно к буксировке имеется в виду обычный договор буксировки. Именно он считается неисполненным вследствие непредставления буксируемого объекта или буксирующего судна и других перечисленных в ст. 115 нарушений. Положительный вывод на этот счет может быть сделан лишь при признании договора буксировки к данному моменту уже заключенным.

<*> И.Б. Новицкий, высказывая сомнение в возможности именовать соответствующие договоры "реальными", усматривал смысл дихотомии, о которой идет речь, в необходимости противопоставлять "договоры, порождающие обязательство только после передачи одним контрагентом другому вещи, и договоры, возникающие независимо от этого" (Новицкий И.Б., Лунц Л.А. Общее учение об обязательстве. М., 1950. С. 137).

Следует обратить внимание и на еще одно обстоятельство.

Глава XII КТМ не содержит нормы, аналогичной ч. 2 п. 1 ст. 88 КВВТ. Это уже само по себе может служить в условиях предусмотренной ст. 433 ГК презумпции в пользу консенсуального договора достаточным основанием для признания именно таким же, т.е. консенсуальным, договора буксировки по морю.

В результате одним из квалифицирующих признаков урегулированного обоими Кодексами договора буксировки по отношению к договору перевозки груза надлежит считать то, что первый договор, в отличие от второго, является консенсуальным <*>.

<*> По этому поводу высказываются и иные мнения. Так, в частности, Г.П. Савичев полагает, имея в виду КТМ 1999 г. и УВВТ 1955 г., что "права и обязанности по договору могут возникнуть в одном случае в момент представления плота или судна (реальный договор), а в других случаях и при

выполнении других операций (швартовка судов, перестановка их с одного причала на другой) договор является консенсуальным (подчеркнуто автором. - М.Б.)" (Гражданское право. Т. II. Полутом 2 / Под ред. Е.А. Суханова. М., 2002. С. 45).

5. Договор буксировки и смежные договоры

Признание буксировки самостоятельным видом договоров может получить достаточное обоснование только при условии, если будет обозначено его соотношение с близкими договорами.

Прежде всего речь идет о договорах подряда и имущественного найма (аренды). Необходимость в сопоставлении с ними договора буксировки подтверждается уже тем, что в течение длительного времени в литературе были широко распространены высказывания, следуя которым, надлежало рассматривать буксировку в качестве разновидности либо подряда, либо имущественного найма.

Возражая против подобных взглядов на особенности договора буксировки, О.С. Иоффе подчеркивал, что тому и другому "присущи одинаковые пороки, выражающиеся в пренебрежении спецификой работы транспорта вообще, не говоря уже об отдельных видах деятельности транспортных предприятий" <*>.

<*> Иоффе О.С. Обязательственное право. С. 634.

Приведенный аргумент, несомненно убедительный, все же нуждается в уточнении. Это объясняется тем, что между особенностями осуществляемой организацией (предприятием) деятельности и характером заключаемых ею договоров все же не всегда существует тесная связь. Подобно тому как одни и те же договоры могут опосредствовать различные виды деятельности, таким же образом один и тот же вид деятельности способен обслуживаться в ряде случаев различными с точки зрения их правовой природы договорами. По отмеченной причине сфера использования договора определенного вида все же далеко не всегда составляет его конститутивный признак.

Договоры буксировки и подряда, несомненно, близки. Достаточно указать на то, что в договоре буксировки, подобно договору подряда, речь идет о выполнении одной стороной определенных работ по заданию другой <*>.

<*> М.Е. Ходунов выделял три вида договоров по поводу буксировки, из которых один прямо назван подрядом. Имелся в виду случай заключения договора, при котором "экипаж буксирующего судна в оперативном отношении подчиняется капитану буксируемого судна" (Ходунов М.Е. Практический комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта. С. 153).

Подтверждение определенной близости указанных договоров можно теперь обнаружить в п. 4 ст. 88 КВВТ. Соответствующая норма предусматривает, что "на основании заявки в письменной форме владелец буксируемого судна может за вознаграждение осуществлять работы на рейде порта, если это не предусмотрено договором буксировки". Тем самым признана возможность, невзирая на характер работ, сделать их предметом как договора буксировки, превратив его тем самым в

смешанный договор, так и специально посвященного им договора на выполнение работ, т.е. обычного подрядного договора.

Различие, в свою очередь, выражается прежде всего в том, что юридическим объектом буксировки всегда служат неотделимые от личности блага. Именно такие блага составляют цель договора. В то же время для подряда характерно иное: договор завершается тем, что ст. 702 ГК называет "сдать... результат".

Сопоставляя оба эти договора, М.А. Тарасов обращал внимание и на то, что в договоре подряда "заказчик, давая задание подрядчику, не вправе вмешиваться в его хозяйственно-административные функции... При буксировке содержание обязательственного правоотношения иное, команды буксируемой единицы участвуют в исполнении задания, и от степени правильности действий экипажа вполне зависит успех всей операции. У буксировщика и его заказчика одна цель - успешно закончить передвижение в определенный срок. Работники, прикомандированные владельцем судна (плота), активно участвуют в маневрах, составляя в командном отношении единый коллектив, подчиненный капитану буксирующего судна. При таком положении особенно остро ставится вопрос об ответственности за качество исполнения" <*>.

<*> Тарасов М.А. Договор перевозки по внутренним водным путям сообщения Союза ССР. М., 1946. С. 85. Сходную позицию занимал и М.К. Петров. Он считал необходимым особо подчеркнуть то, что "сущность договора подряда в отличие от договора буксировки состоит в исполнении подрядчиком определенной работы, направленной на создание новых имущественных ценностей, переработку уже существующих и т.д. Если в договоре подряда заказчик, давая задание подрядчику, не может вмешиваться в его хозяйственные функции, то при договоре буксировки команда буксируемого судна или другого объекта участвует в исполнении задания и от ее участия зависит успех всей операции. Перед буксировщиком и его заказчиком поставлена одна цель - закончить передвижение успешно и в срок" (Петров М.К. Правовые вопросы буксировки. М., 1954. С. 91).

К отмеченным можно добавить и еще одно отличие договора буксировки от подряда. Речь идет о распределении риска случайного недостижения результата. При подряде он лежит целиком на исполнителе работ (подрядчике), в то время как в договоре буксировки носителем риска является тот, кого можно назвать заказчиком услуг. Возлагаемый на буксировщика риск по общему правилу оказывается даже меньше того, что составляет "предпринимательский риск", пределы которого обозначены п. 3 ст. 401 ГК (см. подробнее о распределении риска и тем самым ответственности между сторонами в параграфе 8 настоящей главы) <*>.

<*> По указанной причине следует признать не совсем точным указание на то, что "буксировщик берет на себя выполнение на свой риск работы, заключающейся в отбуксировке буксируемого плавучего объекта в порт назначения по заданию владельца объекта, который обязан оплатить буксировщику стоимость работы" (Джавад Ю.Х., Жудро А.К., Самойлович П.Д. Морское право. С. 191). Имеется в виду, помимо прочего, что никаких указаний на повышенную ответственность буксировщика по сравнению с предусмотренными общегражданскими нормами об ответственности в транспортных кодексах (уставах внутреннего водного транспорта) не содержится

(как и не содержалось ранее).

Эти и целый ряд других расхождений в правовом режиме договоров подряда и буксировки предопределяют в значительной мере родовую принадлежность каждого из них. Имеется в виду, что первый относится к числу договоров на выполнение работ, а второй представляет собой разновидность договоров, возникающих по поводу оказания услуг.

Отсюда, в частности, следует, что договор буксировки мог бы быть с полным основанием упомянут среди поименованных в п. 2 ст. 779 ГК договоров возмездного оказания услуг. Препятствием этому может служить, пожалуй, лишь то, что соответствующий перечень имеет в виду исключительно договоры возмездного оказания услуг, которые предусмотрены специально посвященной каждому из них главой ГК. Между тем особой главы "Договор буксировки" в ГК нет.

В совсем иной плоскости лежит соотношение между договорами буксировки и имущественного найма. Это выражается уже в том, что нельзя исключить возможность использования для буксировки как такового договора имущественного найма (аренды). Речь идет о случаях, когда отправитель для осуществления буксировки обращается к одной из разновидностей договора имущественного найма - той, которая именуется в ГК "аренда транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации". Различие состоит уже в том, что подобная услуга способна создать лишь предпосылку для пространственного перемещения определенного буксируемого объекта. Между тем в указанном случае именно последнее - пространственное перемещение, выражающее суть договора буксировки, осуществляет сторона, которая обратилась за соответствующей услугой. Как справедливо было отмечено по этому поводу, "главным и определяющим критерием договора буксировки и его экономическим содержанием является не предоставление буксира в арендное пользование или внаем, а перемещение тягой буксира буксируемого судна, плота или другого плавучего объекта" <*>.

<*> Аллахвердов М.И. Правовое регулирование договора буксировки по внутренним водным путям СССР. С. 15.

М.К. Петров в этой связи отмечал: "Договор морской буксировки имеет некоторое сходство с договором имущественного найма... однако это не дает основания отрицать самостоятельности договора буксировки. В самом деле, сущность договора буксировки состоит в перемещении судна или иного объекта морским путем, в то время как сущность договора имущественного найма состоит в предоставлении во временное пользование какого-либо имущества. Пароходство не передает нанимателю определенный буксир в пользование для хозяйственных нужд, а предоставляет контрагенту буксир для осуществления операций буксировки, т.е. предоставляет тягу для перемещения буксируемого объекта. При этом буксир не сдается по описи в распоряжение контрагента, как это делается при сдаче имущества в аренду. Экономическим содержанием и целью договора буксировки является не аренда буксира, а осуществление операций буксировки" (Петров М.К. Правовые вопросы буксировки. С. 10 - 11).

Подтверждением может служить ст. 635 ГК. Она усматривает основную обязанность арендодателя в договоре аренды транспортного средства с экипажем в обеспечении нормальной и безопасной эксплуатации транспортного средства в соответствии с целями аренды, указанными в

договоре. Если только заключенный таким образом договор охватывает предоставление арендодателем дополнительных услуг, договор аренды транспортных средств становится тем самым смешанным, включающим элементы и других договоров. Среди последних - таких, например, как договоры перевозки груза или пассажиров, может найти свое место и договор аренды. А это в силу п. 3 ст. 421 ГК означает в предусмотренных в нем случаях прямое действие в соответствующей части норм договора, составляющего элемент смешанного договора (в данном случае - аренды).

В указанном смысле представляют интерес соображения, высказанные в свое время Г.Ф. Шершеневичем. Разлагая на образующие его составные части столь сложный договор, как договор перевозки, он выделил в нем, помимо трех других составляющих этот договор элементов - договоров личного найма, поклажи и поручения, еще и четвертый - договор имущественного найма. При этом было обращено внимание на следующее: "Перевозчик, принимающий на себя обязанность доставить груз своими средствами передвижения, дает возможность отправителю пользоваться его вагонами, пароходами, животными, складами и т.п. В этом нельзя не видеть ИМУЩЕСТВЕННЫЙ НАЕМ (выделено автором. - М.Б.). Только в данном случае отправителю не предоставлено самостоятельное пользование нанятыми вещами, как это имеет место при договоре имущественного найма в его чистом виде" <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II. С. 240.

Отправитель, находящийся в лице представляющего его экипажа на буксируемом судне, не нуждается в наделении его правами на соответствующее транспортное средство - буксирующее судно или хотя бы в их расширении. Имеется в виду, что на протяжении всего периода буксировки соответствующими правами во всей их полноте продолжает обладать тот, кто оказывает данную услугу. Между тем родовым признаком аренды транспортного средства с экипажем как раз и служит то, что арендодатель передает транспортное средство "во временное владение и пользование арендатору" (ст. 632 ГК).

Следует отметить, что именно возможность достаточно четкого отграничения договора буксировки от договоров подряда и имущественного найма (аренды) в значительной мере служила одним из оснований признания самостоятельным договором буксировки <*>.

<*> См.: Советское гражданское право. Т. 2 / Под ред. Ю.К. Толстого и Б.Б. Черепахина. М., 1976. С. 236; Аллахвердов М.И. Правила буксировки по внутренним водным путям. С. 15; Гражданское право. Ч. 2 / Под ред. А.Н. Сергеева и Ю.К. Толстого. М., 1997. С. 410 и др.

Не приходится сомневаться, что окончательный вывод о природе договора буксировки может быть дан лишь на основе сопоставления его с договором перевозки груза. Это объясняется уже тем, что оба договора в конечном счете направлены на одну и ту же цель - пространственное перемещение материального объекта. Не случайно с вопросом о соотношении договора буксировки именно применительно к этому договору связаны значительные расхождения в литературе.

Для оценки сложившихся на этот счет взглядов возникает необходимость прежде всего еще раз обратить внимание на необходимость четкого разграничения двух понятий: "буксировка" и "договор

буксировки".

Договоры, имеющие своим предметом перемещение груза путем буксировки, по общему правилу обладают определенными признаками перевозки груза. По этой причине нет в соответствующих случаях препятствий к тому, чтобы распространить отдельные нормы договора перевозки груза и на случаи, когда такая перевозка осуществляется путем буксировки.

Вместе с тем существуют особенности в способе оказания тех же услуг по буксировке, в связи с которыми возникла необходимость конструирования самостоятельного договора буксировки. К числу такого рода особенностей относится прежде всего объект договора. Им должно непременно быть судно, на что уже обращалось внимание, плот или иной плавучий объект <*>. Придавая исключительно важное значение этому признаку, законодатель включил его в легальное определение договора буксировки, содержащееся в обоих Кодексах (имеются в виду ст. 225 КТМ и ст. 88 КВВТ).

<*> Указание на "плавучий объект" можно считать условным. Имеется в виду в подобных случаях не просто "объект, обладающий свойством плавучести", а то, что именно это его свойство используется при перемещении. Подтверждением может служить уже то, что, например, бревна, представляющие собой как таковые плавучий объект, могут быть транспортированы путем размещения их на палубе или в трюме обычного грузового судна, т.е. в традиционных рамках договора перевозки груза.

По поводу значения этого признака в литературе неоднократно высказывались весьма сходные соображения. Обращалось внимание, в частности, на то, что объектом транспортной услуги буксировки является не груз, находящийся на борту судна, а "плавучий объект" <1>: "...в отличие от договора перевозки объекта транспортной услуги объектом пространственного перемещения является не груз, а судно (плот)" <2>, или "несмотря на кажущуюся однотипность предмета договора буксировки и договора перевозки, услуги по перемещению какого-либо имущества, перемещение в договоре буксировки осуществляется в отношении лишь плавучего объекта" <3>. На это же обращалось внимание уже в одном из первых учебников по гражданскому праву. "В отличие от договора перевозки груза, - указано в нем, - предметом договора буксировки является не груз, находящийся на борту судна, а плавучий объект" <4>.

<1> Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965. С. 135.

<2> Советское гражданское право. Т. II / Под ред. О.А. Красавчикова. М., 1985. С. 248.

<3> Советское гражданское право. Т. II / Под ред. Е.А. Суханова. М., 1993. С. 287. См. также: Гражданское право. Т. II. Полутом 2 / Под ред. Е.А. Суханова. М., 2000. С. 45.

<4> Гражданское право. Т. II / Под ред. М.М. Агаркова и Д.М. Генкина. М., 1944. С. 147. Вслед за приведенным в тексте положением отмечалось: "В силу этого определяющее значение для взаимоотношений сторон, для их ответственности приобретает вопрос о руководстве движением каравана в пути, о разграничении прав и обязанностей капитана буксирующего судна и экипажа буксируемых сплавных единиц, т.е. вопрос, который не возникает при перевозке грузов. В то же время существенные для договора перевозки вопросы о приеме груза, его взвешивании, хранении, выдаче вовсе не возникают при буксировке" (там же).

Отмечая высказывания о невозможности разграничения договоров перевозки и буксировки по таким признакам, как их субъектный состав либо содержание, И.В. Алексеев в противовес этому указывал: "Различным в перевозке и в буксировке является объект, в первом случае - это груз в самом широком смысле слова, во втором - плавучий объект" (Алексеев И.В. Юридическая природа договора буксировки в советском морском и внутренневодном праве. С. 45). По этому же поводу М.А. Тарасов подчеркивал: "При перевозке груз поступает в ведение пароходства, иными словами - во владение исполнителя. Перевозчик размещает кладь на борт, хранит ее до момента сдачи получателю и, только передав груз получателю без оговорки в накладной или без составления актов, освобождается от дальнейших забот о целостности и сохранности кладь".

Иначе конструируются отношения сторон при буксировке. Пароходство является даже не фактическим владельцем буксируемой единицы - ею продолжает заведовать старшее должностное лицо, подчиненное в административном отношении своему нанимателю" (Тарасов М.А. Очерки транспортного права. М., 1951. С. 156).

Аналогичные утверждения содержатся и в более поздних работах. Так, в учебнике "Гражданское право" (Т. II. Полутом 2 / Под ред. Е.А. Суханова. М., 2000. С. 45) указано на то, что, "несмотря на кажущуюся однотипность предмета договора буксировки и договора перевозки грузов (услуги по перемещению какого-либо имущества), предмет этих договоров различен, поскольку перемещение в договоре буксировки осуществляется лишь применительно к плавучему объекту".

Более широко аналогичную по сути мысль выразил М.А. Аллахвердов: "Если объектом по договору перевозки является груз, который перевозчик принимает от грузоотправителя к перевозке и по своему усмотрению размещает в трюме судна, на палубе, хранит его и проявляет заботу о нем до момента выдачи управомоченному на получение груза лицу (получателю), то следует особенно подчеркнуть, что по договору буксировки объектом буксировки не является груз, так как он не грузится на судно, а представляет собой плавучий объект (плот или судно) и по своему техническому состоянию и качеству должен быть приспособлен для перемещения тягой буксира в условиях намеченного рейса" <*>.

<*> Аллахвердов М.А. Правила буксировки по внутренним водным путям. С. 12 - 13.

С приведенным признаком водной буксировки непосредственно связано то, что имманентная буксировка, в целом тяга (толкание), должна также непременно иметь не только предметом, но и источником плавучий объект <*>. "Буксировать, - указывал М.А. Тарасов, - значит вести одну или несколько плавучих единиц тягой паротеплохода. Нормируя буксировку, закон имеет в виду только плавучий двигатель, а не тракторы или лошадей, тянущих баржу вдоль берега. Поэтому предоставление самоходного буксира есть необходимое условие каждого соглашения о буксировке" <***>.

<*> См.: Черепахин Б.Б. Ответственность сторон в договоре буксировки по советскому гражданскому праву // Очерки по гражданскому праву. Изд-во ЛГУ, 1957. С. 156.

<***> Тарасов М.А. Очерки транспортного права. С. 156. Как замечал по этому же поводу Е.Д.

Шешенин, "буксировка должна осуществляться посредством плавучих транспортных средств (пароход, катер и т.п.). Не будет договора буксировки в отношениях, когда плот буксирует трактор, идущий по берегу" (Советское гражданское право. Т. II / Под ред. О.А. Красавчикова. М., 1985. С. 248).

В свою очередь Б.Б. Черепахин, обратив внимание на то, что "буксировка морских судов двигательной силой, находящейся на берегу и двигающейся по берегу (бурлаки в прежнее время, лошади, мулы, ослы и т.п., трактор-тягач, паровоз, электровоз и т.п.), в Кодексе не предусмотрена", объяснял это, в частности, тем, что подобная буксировка "технически неприменима в морском транспорте" (Черепахин Б.Б. Понятие и содержание договора буксировки в советском гражданском праве. С. 111).

Обязательной предпосылкой для этого служит возможность формирования "буксирного каравана", в котором участвует, помимо буксирующего механизма, также обладающий необходимой способностью к этому же способу его доставки буксируемый объект. Отмеченная способность последнего создает ему относительную самостоятельность в подобном "караване".

Наконец, следует указать на то, что представляется нуждающимся в определенном уточнении утверждение, в силу которого "предмет договора (договора буксировки. - М.Б.) - услуги по перемещению какого-либо объекта с помощью тяги или толкания. Эти услуги специфичны и позволяют рассматривать буксировку в качестве самостоятельной разновидности транспортных обязательств, не сводимых к обычной перевозке или аренде транспортных средств" <*>. Одного перемещения "с помощью тяги или толкания" для выделения договора буксировки недостаточно.

<*> Гражданское право. Т. II / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. С. 410.

Отличие договора буксировки от договора перевозки выражается в конечном счете в том, что при буксировке по общему правилу не действует п. 1 ст. 224 ГК ("Передача вещи"). Речь идет о том, что в силу указанной нормы особенностью договора перевозки груза может считаться "передача вещи" ("вручение вещи"), под которой подразумевается, в частности, "сдача вещи перевозчику для отправки приобретателю". При этом в данном случае "передача" ("вручение") вещи означает поступление ее в обладание другого лица (на этот раз перевозчика) <*>. Смена владельца со всеми вытекающими отсюда последствиями при договоре буксировки может происходить только в отношении получателя (см. ниже), поскольку буксировка при одноименном договоре, в отличие от договора перевозки груза, не предполагает передачи буксировщику буксируемого объекта.

<*> Смысл соответствующей нормы разъясняется, в частности, следующим образом: "Вручение представляет собой фактическое поступление вещи во владение" (Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая: Научно-практический комментарий / Под ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Кабалкина, В.П. Мозолина. С. 371).

Прежде всего буксировка подобным образом предполагает назначение отправителем экипажа для сопровождения буксируемого объекта. С учетом указанного обстоятельства, выделяя признаки,

присущие договору буксировки, Б.Б. Черепяхин прежде всего подчеркнул: "Груз, перевозимый на буксируемом судне, как таковой не сдается и не вверяется буксировщику" <*>.

<*> Черепяхин Б.Б. Ответственность сторон в договоре буксировки по советскому гражданскому праву. Очерки по гражданскому праву. С. 159.

Именно данный признак учитывает и В.А. Егиазаров, когда, сопоставляя оба рассматриваемых договора, обращает внимание на то, что "по договору перевозки грузов перевозчик обязуется доставить груз из одного пункта в другой, причем в соответствии с договором перевозки сам размещает груз на судне и несет ответственность за его сохранность до сдачи его грузополучателю. При исполнении договора буксировки на владельца буксирующего судна возлагается одна обязанность - ему предоставляется только буксирная тяга и он отвечает лишь за безопасность буксировки. Перевозчик по договору перевозки имеет дело с грузом, а буксировщик - с плавучим объектом" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Транспортное право. С. 175 - 176.

Подробные указания на этот счет содержатся также в работах: Алексеев И.В. Юридическая природа договора буксировки. С. 329; Кейлин А.Д. Советское морское право. М., 1954. С. 253; Петров М.К. Правовые вопросы буксировки. С. 9 и сл.; Шерман И.Г. Организационно-правовые вопросы буксировки плотов // Арбитраж. 1937. N 5. С. 9; и др.

С отмеченной особенностью договора буксировки связан и ряд иных. Одна из таких особенностей состоит в том, что в отличие от договора перевозки груза, включающего в себя элементы хранения, договор буксировки таких элементов не содержит. С учетом отмеченного есть все основания признать, что из двух договоров - хранения и охраны - договору буксировки, несомненно, ближе второй и соответственно фигуре буксировщика в этом смысле более близка фигура охранника, а не хранителя.

Еще один признак, тесно связанный с указанным выше, - участие в управлении буксируемым караваном экипажей не только буксирующего судна, но и буксируемого объекта. Благодаря этому необходимые для осуществления буксировки действия становятся обязанностями обеих сторон. Распределение этих обязанностей между сторонами имеет исходное значение при установлении того, кто и в каких случаях должен нести ответственность за причиненный контрагенту и третьим лицам вред. Речь идет о том, что в сфере, охваченной такой ответственностью, оказывается не только плавучий объект, но в равной мере и буксирующее судно, а вместе с ними жизнь, здоровье и имущество обоих экипажей того и другого, т.е. плавучего объекта и буксирующего судна.

О.С. Иоффе обратил внимание в свое время на существование двух способов буксировки. Имелось в виду, что "первый способ характеризуется тем, что владелец буксируемого судна передает его (иногда вместе с грузом) на полное попечение буксировщика... Действия, относящиеся уже не только к буксировке, но и к текущему содержанию буксируемого судна и находящегося на нем имущества, совершает буксировщик, отвечая за убытки, причиненные этими действиями по его вине. За случайные обстоятельства, а также за последствия ненадлежащего исполнения своих обязанностей

другим контрагентом (необеспечение годности буксируемого судна к плаванию, буксировке и др.) он ответственности не несет.

Второй способ заключается в том, что владелец сдает к буксировке судно вместе с укомплектованным им экипажем. Тогда на долю буксировщика падает собственно буксировка, но не работы по текущему содержанию буксируемого судна и находящегося на нем груза. Соответственно ограничивается и круг действий, за которые отвечает буксировщик" <*>.

<*> Иоффе О.С. Обязательственное право. С. 639.

Приведенные положения вызывают определенное возражение, связанное с тем, что при столь четком разграничении этих способов буксировки применительно к первому из них автором было признано: "Буксировка не превращается, конечно, в перевозку судна вместе с находящимся на нем грузом, ибо владелец буксируемого судна и в данном случае должен подготовить его к плаванию именно как судно, как плавучее сооружение, обеспечив припасами, оснасткой и т.п." <*>. Таким образом, была отвергнута, как нам кажется, без достаточных оснований, возможность отнесения к договору перевозки отношений буксировки, осуществленной при первом ее способе, несмотря на то, что она целиком укладывается в рамки именно этого договора.

<*> Там же.

Между тем, когда цитируемый О.С. Иоффе автор, И.В. Алексеев, указывал на то, что "ответственность владельца плота за качество сплотки продолжается на все время буксировки даже при отсутствии плотокоманды" <*>, справедливость этого утверждения в действительности основывалась не на возможности применения к отношениям сторон норм о договоре перевозки груза по аналогии, а все же на ином: речь в рассматриваемом случае шла в действительности о договоре, удовлетворяющем признакам договора перевозки груза. А это означает, что тем самым предполагалось прямое применение посвященной этому договору ст. 382 ГК 1964 г.

<*> Алексеев И.В. Понятие и содержание договора буксировки леса в плотах по советскому внутренневодному транспорту // Уч. зап. Перм. ун-та. Т. XIV. Кн. 4. Вып. 2. 1959. С. 97.

Подробная аргументация в пользу принципиальной допустимости использования договора перевозки груза при буксировке плотов приводилась, в частности, В.В. Витрянским и А.Л. Маковским <*>.

<*> См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. С. 216 и сл.; Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. С. 53 и сл.

И это не препятствовало тому, что господствующая в литературе точка зрения и ранее, и теперь

исходила и исходит из признания самостоятельности договора буксировки (лишь значительно реже такая самостоятельность ставилась под сомнение <*>).

<*> Можно привести несколько примеров таких высказываний: "Особым видом перевозки грузов, имеющим ряд специфических особенностей, является соглашение, применяемое на морском и речном транспорте, носящее наименование договора буксировки" (Советское гражданское право / Под ред. А.А. Пушкина и В.Ф. Маслова. М., 1983. С. 262); "Договоры буксировки имеют ту же правовую природу, что и договоры перевозки грузов, поскольку во всех случаях те и другие признаются транспортными договорами, предметом которых является оказание транспортных услуг по перемещению материальных ценностей из одного пункта в другой. Некоторая специфика объектов перемещения (груз в одном случае, судно, плот или другой плавучий объект - в другом), а также особенности в характере перемещения не колеблют общей правовой природы этих договоров" (Советское гражданское право / Под ред. В.П. Грибанова и С.М. Корнеева. М., 1980. С. 267).

Промежуточную позицию занимали те, кто признавал самостоятельными лишь договоры буксировки судов, полагая в отношении плотов, что их буксировка укладывается в рамки договора перевозки груза <*>.

<*> См.: Черепяхин Б.Б. Понятие и содержание договора буксировки в советском гражданском праве // Вестник Ленинградского ун-та. 1956. N 11. Сер. экономики, философии и права. Вып. 2. С. 103; Шмигельский Г.Л., Ясиновский В.А. Основы советского морского права. М., 1963. С. 160; Ходунов М.Е. Практический комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта. С. 139.

Признание самостоятельности договора буксировки не мешало ряду авторов, стоявших на соответствующих позициях, во-первых, отмечать особую близость рассматриваемых договоров <*>, а во-вторых, высказываться в пользу того, что договор перевозки груза и договор буксировки представляют собой различные виды единого договорного типа - договора транспортировки. Сторонник последней точки зрения, Б.Б. Черепяхин, подчеркивал: "Во всех случаях договор буксировки есть транспортный договор в широком смысле слова. Во всех случаях особенность буксировки как транспортной операции влияет на ее правовое опосредствование. Поэтому договор буксировки, при всей своей близости к договору перевозки грузов, является транспортным договором особого рода, распадающимся на несколько подвидов, некоторые из которых весьма близки к договору грузовой перевозки" <***>.

<*> См., в частности: Шмигельский Г.Л., Ясиновский В.А. Указ. соч. С. 115.

<***> Черепяхин Б.Б. Понятие и содержание договора буксировки в советском гражданском праве. С. 109.

Придерживавшийся тех же взглядов И.В. Алексеев усматривал сущность транспортного договора в том, что этот договор представляет собой соответственно "соглашение, по которому одна сторона - транспортное предприятие - обязуется доставить груз (груз в самом широком смысле слова) или плавучий объект в место назначения за вознаграждение, уплачиваемое другой стороной -

отправителем или пассажиром". И соответственно по поводу рассматриваемого договора тот же автор отмечал: "Это два вида одного родового понятия - договор транспортировки" (там же. С. 39). На наш взгляд, наиболее точно выразился на этот счет А.И. Романович, весьма четко обозначив соотношение между указанными договорами в рамках единого транспортного договора указанием на то, что последний охватывает "пространственное перемещение разными способами, каждый из которых опосредствуется договором самостоятельного типа, из которых один - договор буксировки" (Романович А.И. Транспортные правоотношения. Минск, 1984. С. 34).

См. об этом также: Гражданское право. Т. II / Под ред. В.П. Грибанова, С.М. Корнеева. С. 267; Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства о транспортных обязательствах. М., 1979. С. 10 и сл.

Указанная линия нашла отражение в свое время в одном из постановлений Пленума Верховного Суда СССР, признавшего: "При решении вопроса о подведомственности договор буксировки следует понимать в широком смысле как договор о транспортировке... независимо от того, в какой форме осуществляется эта транспортировка" (Бюллетень Верховного Суда СССР. 1957. N 2. С. 44).

Наряду с договором перевозки груза близким договору буксировки признавался иногда договор перевозки пассажиров. В этой связи М.Е. Ходунов приводил в качестве примера "наиболее часто встречающийся в практике договор буксировки, по которому управление караваном распределяется между экипажами буксирующего судна и буксируемых судов и плотов, нанятых владельцами их", при этом особо подчеркивал: "Подобно тому как пассажир во время перевозки сохраняет за собой свободу действий, так и буксируемое судно или плот может менять свое положение, следуя за буксирующим судном, в зависимости от действий находящегося на нем экипажа" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Практический комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта. С. 153.

Сходство тех же договоров усматривалось иногда в обязанности пассажиров соблюдать определенные меры предосторожности, некоторые из которых для пассажиров юридически обязательны, а также в том, что на перевозчике в этих договорах лежит обязанность обеспечить безопасность пассажиров.

В отличие от сторонников указанной идеи Б.Б. Черепяхин отнесся к утверждению подобной близости весьма скептически, справедливо признавая подобную аналогию "отдаленной" <*>. Трудно не согласиться с этим уже по той причине, что в отличие от экипажа буксируемого судна пассажир никакого участия в управлении транспортировкой не принимает.

<*> См.: Черепяхин Б.Б. Понятие и содержание договора буксировки в советском гражданском праве. С. 107.

6. Стороны в договоре

Сторонами в рассматриваемом договоре выступают: буксировщик - владелец буксирующего судна <*> и отправитель - владелец буксируемого объекта (объекта буксировки).

<*> В одной из статей КВВТ (п. 4 ст. 88) он назван "владелец буксирного судна".

Законодателем установлены определенные ограничения возможности участия в договоре для одной из сторон - буксировщика. В этом качестве может выступать только юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель, обладающие соответствующей лицензией. Положение о лицензировании перевозочной деятельности на внутреннем водном транспорте <*> распространяет свое действие на три четко обозначенных в этом акте вида перевозочной деятельности. Имеется в виду, наряду с перевозками грузов и перевозками пассажиров, также буксировка плотов, судов и иных плавучих объектов. В подтверждение самостоятельности этих видов деятельности Положение включило отсылки к "Общероссийскому классификатору видов экономической деятельности". В нем каждой из указанных разновидностей деятельности присвоен свой кодовый номер (соответственно - 6120020, 6120030, 6120040).

<*> Утверждено Постановлением Правительства РФ от 12 января 2001 г. (СЗ РФ. 2001. N 4. Ст. 289).

-
КонсультантПлюс: примечание.

Постановление Правительства РФ от 12.01.2001 N 25 "Об утверждении Положений о лицензировании отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте" (вместе с "Положением о лицензировании перевозочной деятельности на внутреннем водном транспорте", "Положением о лицензировании перегрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте", "Положением о лицензировании транспортно - экспедиционной деятельности на внутреннем водном транспорте", "Положением о лицензировании агентской деятельности на внутреннем водном транспорте", "Положением о лицензировании лоцманской проводки судов на внутреннем водном транспорте") утратило силу в связи с изданием Постановления Правительства РФ от 27.05.2002 N 345 "Об утверждении Положений о лицензировании отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте" (вместе с "Положением о лицензировании перевозок внутренним водным транспортом грузов", "Положением о лицензировании перевозок внутренним водным транспортом пассажиров", "Положением о лицензировании погрузочно - разгрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте").

-
Положение о лицензировании деятельности по осуществлению буксировки морем, составляющее часть приложения к Постановлению Правительства РФ от 19 июня 2002 г. "О лицензировании перевозочной и другой деятельности на морском транспорте" <*>, определило порядок лицензирования соответствующей деятельности, осуществляемой юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. За пределами указанного Положения находится такая же

деятельность, осуществляемая юридическим лицом или иным индивидуальным предпринимателем для обеспечения ими собственных нужд. Имеется в виду, что эта деятельность не нуждается в лицензировании.

<*> СЗ РФ. 2002. N 26. Ст. 289.

Установлен особый, разрешительный порядок буксировки при каботаже судов, плавающих под флагом иностранного государства <*>. Такая буксировка возможна лишь при наличии определенных условий. В их число входят: специализированный флот, отсутствующий в составе судов, которые плавают под флагом России, а также необходимость обеспечения срочности перевозки и буксировки при отсутствии возможности осуществления этого судами, плавающими под российским флагом. Кроме того, предусмотрено, что буксировка в подобных случаях может осуществляться только между портами, открытыми для захода иностранных судов.

<*> См. Постановление Правительства РФ от 24 мая 2000 г. "О перевозках и буксировке в каботаже судами, плавающими под флагом иностранного государства" (СЗ РФ. 2000. N 22. Ст. 2318).

При этом, как и такая же перевозка груза, буксировка при каботаже судами, которые плавают под флагом иностранного государства, возможна только при наличии особого разрешения, выдаваемого Министерством транспорта РФ.

В отношениях, основанных на договоре буксировки, помимо контрагентов, выступает и еще одно лицо - получатель. КВВТ впервые счел необходимым о нем особо упомянуть в легальном определении не только договора перевозки груза, но и договора буксировки. При этом Кодекс в последнем случае не делает различия между буксировкой плотов и буксировкой судов.

Подобно договору перевозки груза, при договоре буксировки необходимость в этом участнике возникает всегда, если только получателем не является сам отправитель.

Допустимость привлечения к участию в договоре буксировки третьего лица признавалась и до принятия КВВТ. Так, в свое время М.А. Тарасов обращал внимание на то, что договор буксировки "может содержать условия о сдаче объекта буксировки особому лицу (адресату), который именуется получателем" <*>. Точно так же М.А. Аллахвердов подчеркивал, что "при выполнении договора буксировки возникают многообразные правоотношения между буксировщиком и другими участниками договора буксировки (отправителем и получателем)" <***>. Имея в виду, правда, лишь один из видов рассматриваемого договора, О.С. Иоффе полагал, что "в договоре буксировки плотов участвуют БУКСИРОВЩИК, ОТПРАВИТЕЛЬ И ПОЛУЧАТЕЛЬ (выделено автором. - М.Б.)" <***>.

<*> Тарасов М.А. Очерки транспортного права. С. 154.

<***> Аллахвердов М.А. Правовое регулирование буксировки. С. 11.

<***> Иоффе О.С. Обязательственное право. С. 641.

В связи с появлением такого, третьего по счету, участника не только в договоре перевозки груза, но и в договоре буксировки существует необходимость сопоставить положение получателей в том и в другом договоре. Есть основания полагать, что в виде общего правила оно совпадает. С принятием КВВТ возникла возможность в подтверждение такого совпадения сослаться на соответствующие нормы, включенные в гл. XV указанного Кодекса ("Ответственность перевозчика, буксировщика, грузоотправителя, грузополучателя, отправителя и получателя"). Имеется в виду, что по крайней мере в отношении ответственности нормы, адресованные в этой главе грузополучателю, содержат указание на то, что они же в ряде случаев действуют и по отношению к получателю в договоре буксировки (см. параграф 8 настоящей главы).

Если ко всему отмеченному добавить, что в договоре перевозки груза, как это соответствует господствующему в литературе мнению, использована модель договора в пользу третьего лица <*>, есть основания полагать, что та же модель может считаться лежащей в основе и договора буксировки. Справедливости ради следует отметить, что именно такая точка зрения высказывалась и до принятия КВВТ <***>.

<*> См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. С. 284 и сл.; Иоффе О.С. Обязательственное право. С. 561 и сл.; Черепяхин Б.Б. Ответственность грузополучателя по договору перевозки. С. 7 и сл.; Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. М., 1997. С. 378 и сл.; Гражданское право. Т. II. Полутом 2 / Под ред. Е.А. Суханова. С. 40 и сл.

<***> Так, в учебнике "Советское гражданское право" (под ред. Ю.К. Толстого и А.К. Юрченко. Л., 1982. С. 196) обращалось внимание на то, что "стороны в договоре - владелец буксирующего судна (буксировщик) и владелец буксируемого объекта (клиент). В качестве буксировщика может выступать пароходство, порт или пристань. Клиенты - это почти всегда социалистические организации - владельцы буксируемых объектов. Участником договора буксировки становится и третье лицо - грузо(плото)получатель. Его правовое положение то же, что и в договоре перевозки грузов".

Можно сослаться и на высказывания Э.Я. Лаасика, полагавшего, что участником договора буксировки может быть и "третье лицо - получатель буксируемого объекта. Его правовое положение по характеру такое же, как у грузополучателя в договоре перевозки" (Лаасик Э.Я. Советское гражданское право. Часть особенная. Таллин, 1980. С. 269). См. об этом также: Аллахвердов М.А. Правовое регулирование буксировки по внутренним водным путям СССР. С. 167.

Аргументация в пользу точки зрения, сводящейся к признанию договора с участием получателя трехсторонним, в котором все его участники имеют права и обязанности, приведена в книге: Егиазаров В.А. Транспортное право. С. 61 и сл. Однако при этом последняя по счету конструкция все же предполагает выступление получателя в договоре буксировки, как и в договоре перевозки груза, в качестве контрагента по отношению в равной мере к отправителю и транспортной организации. Между тем ни в одном из видов транспортных договоров этого нет.

7. Форма договора буксировки и порядок его заключения

КТМ (п. 1 ст. 227) ограничивается общим для договоров буксировки требованием - заключение их должно происходить письменно. При нарушении этого требования вступает в действие п. 1 ст. 162

ГК ("Последствия несоблюдения простой письменной формы"). Не делая договор недействительным, подобное нарушение лишает стороны возможности в подтверждение договора и его условий ссылаться на свидетельские показания. Вместе с тем это влечет признание за сторонами права приводить для указанной цели письменные и другие доказательства. Иное, т.е. недействительность договора буксировки, в силу п. 2 ст. 162 ГК может быть лишь в случае, если стороны достигнут на этот счет согласия между собой. Распространяется на договор буксировки, охватываемый КТМ, также предусмотренная в п. 3 ст. 434 и п. 3 ст. 438 ГК в виде общего правила возможность заключения договора путем совершения стороной, которой направлена письменная оферта, действий по выполнению ее условий. Тем самым указанным конклюдентным действиям может придаваться значение акцепта.

В отношении договора портовой буксировки, о котором идет речь в КТМ, требование обязательной письменной формы в виде общего правила не действует. Подобные договоры могут быть заключены и устно. Что касается специального соглашения, по которому при портовой буксировке управление ею возлагается на капитана буксирующего судна, то в силу особого значения подобного соглашения для организации буксировки его заключение должно быть подчинено общему в отношении договора буксировки правилу - об обязательной письменной форме (п. 2 ст. 227 КТМ).

В одном из предшествующих параграфов приводилась определенная аргументация в пользу именно консенсуального характера договора буксировки, в том числе и урегулированного КВВТ. Это означает, что для его возникновения в таких случаях достаточно достижения в требуемой в подобных случаях форме соглашения сторон по всем существенным условиям договора. КВВТ не содержит, в отличие от КТМ, специальной нормы, предусматривающей обязательность заключения договора буксировки непременно в простой письменной форме. Однако участие хотя бы на одной из сторон в этом договоре юридического лица при отсутствии требования нотариального удостоверения также является достаточным для признания простой письменной формы договора обязательной (ст. 161 ГК) с тем, что при нарушении этого требования наступают, как это имеет место и при буксировке, регулируемой КТМ, предусмотренные ст. 162 ГК последствия.

Вместе с тем при речной перевозке все же действуют и специальные, предусмотренные КВВТ требования, относящиеся к форме договора буксировки. Если оставить в стороне составление транспортной накладной и выдачу квитанции о приеме буксируемого объекта в порядке, предусмотренном п. 1 ст. 88 КВВТ (имеется в виду, что, как правило, в таком случае речь идет об одновременном оформлении заключения договора и исполнении в соответствующей части уже заключенного договора), можно считать относящимися к форме договора буксировки лишь две специальные нормы из ст. 88 КВВТ. Подразумевается прежде всего п. 3 этой статьи. В нем предусмотрена необходимость руководствоваться содержащимися в правилах буксировки, которые предстоит принять на основе КВВТ, требованиями относительно формы и порядка оформления договора. Кроме того, оформление отношений сторон по поводу выполнения на рейде порта за вознаграждение работ, не предусмотренных в договоре буксировки, должно осуществляться на основании письменной заявки, адресованной владельцу буксируемого судна (п. 4 ст. 88 КВВТ).

КВВТ, как и Устав внутреннего водного транспорта 1955 г., предусмотрел возможность заключения сторонами договора об организации буксировки <*>. При этом в самом Кодексе (п. 5 ст. 88) указаны предпосылки (фактического характера) заключения такого договора и его содержание. В частности, установлено, что договор, о котором идет речь, заключается при необходимости осуществления между сторонами систематических буксировок. Одновременно в самом КВВТ предусмотрены условия, которые включаются в договор об организации буксировок. Речь идет об

установлении ответственности сторон, объема и сроков буксировки, условий предъявления объектов для буксировок и условий осуществления буксировок, их оплаты, а также расчетов за соответствующие услуги. Не ограничиваясь этим перечнем, п. 5 ст. 88 КВВТ допускает возможность включения в рассматриваемый договор и иных условий организации буксировок.

<*> Роль организационных договоров в период действия УВВТ 1955 г. исполняли заключенные в соответствии с его ст. 60 пароходствами Министерства речного флота и органами управления речного транспорта при Совете Министров союзных республик с грузоотправителями и владельцами плотов и судов навигационные договоры. Такие договоры заключались в равной мере не только на перевозку груза, но и на буксировку плотов и судов.

Для определения правового значения организационного договора, о котором идет речь, есть основания, воспользовавшись на этот раз отсылочной нормой, помещенной в п. 6 ст. 88 КВВТ, обратиться к включенной в гл. XI этого Кодекса ст. 68 ("Договоры об организации перевозки грузов"). При этом, естественно, должны учитываться особенности договора буксировки и, в частности, его консенсуальный, в отличие от договора перевозки груза, характер. Пункт 1 ст. 68 КВВТ позволяет сделать вывод, что договоры об организации буксировок порождают обязанности заключения договора буксировки. Вместе с тем есть все основания для сохранения в полном объеме действия применительно к договорам по организации буксировок нормы, закрепленной в п. 2 ст. 68. Имеется в виду, что в подобных случаях в договор буксировки должны считаться включенными условия, содержащиеся на этот счет в договоре об организации буксировок. Таким образом, указанное последствие (если иное не предусмотрено в самом договоре буксировки) наступит независимо от того, будут ли указанные условия воспроизведены в договоре буксировки. А это означает, среди прочего, что для изменения или исключения условия, закрепленного в заключенном договоре об организации буксировок, требуется такое же согласование сторон, как и достигнутое впоследствии при заключении договора буксировки.

Одна из особенностей договора об организации буксировок состоит в том, что в нем отсутствуют аналогичные содержащимся в договоре на организацию перевозки груза условия, непосредственно порождающие возложение на себя стороной, которая оказывает услугу, обязанности принимать материальный объект договора - буксируемый объект, а на ту, которая обратилась за услугой, - предоставить этот объект. Отмеченное различие указанных конструкций предварительных договоров предопределяется характером того договора, который предстоит впоследствии заключить. Имеется в виду, что основной договор - перевозки груза, будучи реальным, считается заключенным лишь с момента передачи вещей (груза), которая тем самым должна стать предметом соответствующего предварительного договора. В то же время консенсуальность договора буксировки делает достаточным выражение на его основе сторонами соглашения о предоставлении соответствующей услуги.

Еще в период действия УВВТ 1955 г. в литературе возникали споры о природе организационного (навигационного) договора. Широкий диапазон высказывавшихся на этот счет взглядов подтверждает уже одно то, что ряд авторов готовы были признать такой договор порождающим непосредственно обязанность осуществить буксировку с тем, что одноименный разовый договор (договор буксировки) будет означать лишь договор на исполнение обязательства, возникшего из навигационного договора. Имелись в то же время и сторонники другой, такой же

крайней, точки зрения: навигационный договор буксировки вообще лишен правовой защиты <*>.

<*> См. обзор взглядов на природу договора об организации буксировки: Алексеев И.В. Навигационный договор буксировки леса в плотках по советскому внутренневодному праву // Уч. зап. Перм. ун-та. Т. XIX. Вып. 4 (юридические науки). С. 53 и сл.

Представляется наиболее обоснованной позиция тех, кто готов был признать навигационный договор (теперь, в частности, договор об организации буксировок) "обычным предварительным договором" <*>. Из этого, помимо прочего, следовало, что включенное в перечень, содержащийся в ст. 88 КВВТ, условие, именуемое "ответственность", означает: речь идет об ответственности за неисполнение обязанности заключить договор буксировки, т.е. за уклонение стороны от его заключения.

<*> См., в частности: Черепяхин Б.Б. Понятие и содержание договора буксировки в советском гражданском праве. С. 11; Тарасов М.А. Годовой (навигационный) договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву // Уч. зап. юрид. ф-та Ростовского гос. ун-та, 1958. Т. XIII. Вып. 2. С. 58 - 59; Ходунов М.Е. Основные этапы развития и некоторые проблемы советского внутренневодного права // Вопросы советского транспортного права. М.: Госюриздат, 1957. С. 165 - 166.

Оспаривая взгляды сторонников конструкции "предварительного договора", И.В. Алексеев, имея в виду предшествующий договору буксировки навигационный договор, смог противопоставить указанным взглядам только одно соображение: "Предварительный договор должен терять силу по заключении главного договора. Навигационный же договор не теряет силу после оформления конкретной отправки... плота" <*>. При этом, однако, не учитывалось, в частности, что предварительный договор может быть заключен в равной мере по поводу либо одного основного договора (пример - запродажа дома), либо определенного их числа (пример - договор на открытие кредитной линии). Последнее - заключение на основе организационного (навигационного) договора определенного числа основных договоров - как раз и имеет место главным образом применительно к договорам на организацию буксировки или организацию перевозки груза. Речь идет о том, что договор на организацию буксировки тем самым признается исполненным и по этой причине прекратившим свое действие лишь с заключения последнего по счету из предусмотренных в нем основных договоров <***>. Не случайно в ст. 68 КВВТ ("Договор об организации перевозок грузов") соответствующая обязанность сторон, связанная с заключением договора перевозки груза, выражается в использовании соответствующего глагола в несовершенном виде ("перевозчик обязуется в установленные сроки принимать... а отправитель - предъявлять"). Такой же несовершенный вид глагола с полным основанием должен применяться и к договору на организацию буксировок.

<*> Алексеев И.В. Навигационный договор перевозки леса в плотках по советскому внутренневодному праву. С. 53. Тот же автор в другой своей работе (Понятие и содержание договора перевозки леса в плотках по советскому внутренневодному праву. С. 303 и сл.) оценивал соответствующие взгляды как попытки "втиснуть этот договор (навигационный. - М.Б.) в

нежизненную структуру предварительного договора".

<*> См. о предпосылках использования конструкции предварительного договора применительно к таким договорам, которые предполагают неоднократное их заключение на основе одного предварительного договора (Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Общие положения. С. 234).

-

КонсультантПлюс: примечание.

Монография М.И. Брагинского, В.В. Витрянского "Договорное право. Общие положения" (Книга 1) включена в информационный банк согласно публикации - М.: Издательство "Статут", 2001 (издание 3-е, стереотипное).

-

Не может служить препятствием для использования конструкции предварительного договора также консенсуальный характер основного договора - о буксировке <*>. Более того, с выбором последнего варианта в ряде случаев связаны определенные преимущества по сравнению с предварительным договором, порождающим обязанность заключить реальный договор. Имеется в виду, помимо прочего, что предварительный договор, предполагающий заключение на его основе консенсуального договора, создает более полные гарантии для сторон предварительного договора. Соответствующий вывод следует из самого различия, существующего между предварительным и основным договором, вследствие чего последствия нарушения того и другого не совпадают. Указанное различие было удачно обозначено в арбитражной практике еще в 1925 г.: "Предварительное соглашение отличается от заключенного договора тем, что неисполнение предварительного соглашения обязывает виновную в том сторону возместить ущерб, понесенный стороной от незаключения впоследствии основного договора, в то время как неисполнение основного договора влечет ответственность за убытки, последовавшие от этого невыполнения" (Решение ВАК ЭКОСО РСФСР 1(V) 1925 г. N 56).

<*> В.А. Егизаров, приводя убедительные аргументы в пользу признания договора буксировки консенсуальным, вместе с тем счел, очевидно, само собой разумеющимся, что "в тех же случаях, когда между сторонами заключен долгосрочный (навигационный) договор, в котором уточнены и конкретизированы объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и объектов буксировки с обозначением времени и места подачи тяги, такой договор считается заключенным в момент сдачи объекта буксировки (например, плота) буксировщику и является реальным" (Егизаров В.А. Транспортное право. С. 175). Между тем единственным последствием предварительного договора служит, на наш взгляд, заключение основного договора, в котором воспроизводятся условия, закрепленные в предварительном договоре. Тем самым обязательство осуществить буксировку, а также предоставить для этого буксируемый объект и буксирующее судно (тягу) возникает из договора буксировки, а не из договора об организации буксировок. А значит, нет никаких препятствий для заключения на основе договора об организации буксировок консенсуального договора буксировки подобно тому, как, например, на основе договора запродажи строения заключается впоследствии обычный договор купли-продажи этого строения, консенсуальный по своей природе.

Сопоставляя решения, содержащиеся в обоих транспортных кодексах, следует отметить, что в отличие от КВВТ Кодекс торгового мореплавания в своей гл. XII договоры об организации буксировок вообще не упоминает. С учетом того, что в указанной главе к тому же отсутствует общая отсылка к гл. VIII, есть основания полагать, что ст. 118 КТМ ("Долгосрочный договор об организации морских перевозок грузов и его соотношение с договором морской перевозки груза") может применяться в этих случаях к договорам буксировки путем аналогии.

8. Права и обязанности сторон

Договоры буксировки по морю и по реке включают в свое содержание обязанности стороны - владельца буксирующего судна (буксировщика) оказать услугу, выражающуюся в буксировке принадлежащего второй стороне - отправителю буксируемого объекта. В свою очередь последняя обязуется принять участие в буксировке и оплатить ее. В содержание договора входят и корреспондирующие этим обязанностям права контрагента.

Как уже ранее отмечалось, с учетом технологической сложности процесса буксировки законодатель четко выделяет в нем три относительно самостоятельные стадии. Закрепив обязанности той и другой стороны на каждой из этих стадий, консенсуальная модель договора, в отличие от того, что должно было бы быть при модели реальной, позволяет охватить единым договором обязательства сторон, относящиеся не только к третьей и второй, но и к первой стадии.

КТМ применительно к первой стадии предусматривает обязанность каждой из сторон "заблаговременно привести свое судно или иной плавучий объект в состояние, годное для буксировки" (п. 1 ст. 228). "Плавучий объект" включает и буксирующее судно, и буксируемый объект, что позволило законодателю адресовать определенные обязанности одновременно обоим контрагентам. В подобном случае, правда, лишь по аналогии, применению подлежат также нормы, содержащиеся в гл. VIII КТМ. Имеется в виду, в частности, включенная в эту главу ст. 124 ("Мореходное состояние судна"). Последняя дает возможность сделать вывод о необходимости обеспечить соответственно техническую годность буксирующего судна и буксируемого объекта к плаванию <*>.

<*> О содержании указанных обязанностей сторон см.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. С. 386 - 388.

При договоре буксировки, регулируемом КВВТ, содержание подготовительных действий, совершение которых возложено на буксировщика, определяется в значительной мере нормами гл. VI ("Безопасность судоходства"). В ст. 34 ("Общие положения") - начальной в этой главе - указаны адресованные судовладельцу два рода требований. Соблюдение одних составляет обязанность по обеспечению безопасности судоходства, а других - обязанность по подготовке судна к плаванию.

В КВВТ особо выделены относящиеся к той же первой стадии обязанности отправителя буксируемого объекта. Статья 89 этого Кодекса ("Предъявление буксируемого объекта для буксировки") требует от отправителя, в роли которого выступает "владелец буксируемого объекта

или уполномоченное им лицо" <*>, предъявить указанный объект для его буксировки в состоянии, пригодном для безопасного плавания в соответствии с правилами буксировки, техническими условиями формирования и оснастки плотов, а также "договором буксировки или договором об организации буксировок". Разработанные изготовителем технические условия, о которых идет речь, должны согласовываться с государственной речной судоходной инспекцией бассейна и утверждаться бассейновым органом государственного управления на внутреннем водном транспорте. Статьей 90 КВВТ ("Обязанности отправителя плотов") предусмотрена необходимость для соответствующей стороны формировать плоты, выводить их в заранее согласованные с буксировщиком места предъявления для буксировки, а также в установленные сроки (имеются в виду сроки, указанные в согласованном между сторонами календарном графике, либо включенное в договор условие об организации буксировок). В обязанность отправителя плотов входит также оборудование причальных устройств в портах отправления, а равно в пунктах отстоя и переформирования плотов. На отправителя возлагается также обязанность в случае необходимости осуществлять профилактический ремонт буксируемого объекта. Отправитель обязан на этой же стадии укомплектовать буксируемый объект экипажем или проводником в порядке, определяемом соглашением сторон, если иное не предусмотрено правилами буксировки. Содержащаяся в п. 6 ст. 88 КВВТ отсылка на случай, когда речь идет об отношениях, урегулированных не гл. XII, а гл. XI, позволяет, в отличие от того, что предусмотрено в КТМ, при возникновении необходимости восполнить пробелы не прибегать к аналогии закона, непосредственно применив в той части, в какой это соответствует договору буксировки, правила, закрепленные в ст. 71 КВВТ ("Требования к судам и контейнерам").

<*> Следует считать, что под "уполномоченными лицами" подразумеваются "косвенные представители отправителя", т.е. те, кто совершает соответствующие юридические действия от собственного имени, но по поручению отправителя.

КТМ, имея в виду вторую стадию буксировки, ограничивается выделением лежащей на каждой из сторон обязанности привести соответственно свое судно или иной плавучий объект в состояние, годное для буксировки.

В отличие от этого весьма подробно закрепляет обязанности, лежащие на сторонах применительно к той же стадии, КВВТ. В нем предусмотрена, в частности, необходимость для отправителя предъявить буксируемый объект не позднее чем за 12 часов до срока отправления (п. 1 ст. 91 "Прием буксируемого объекта"). Как следует уже из п. 1 ст. 88, вместе с буксируемым объектом надлежит передать и составленную отправителем транспортную накладную. Субсидиарно применяемая к договору буксировки ст. 69 КВВТ ("Предъявление и прием груза для перевозки") закрепляет обязательность приложения к транспортной накладной документов, предусмотренных санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами в соответствии с требованиями международных договоров РФ и законодательства РФ, а также сертификатов, паспорта качества, удостоверения и других документов, необходимость которых установлена федеральными законами и иными нормативными актами РФ. Обязанности буксировщика на этой же второй стадии, предусмотренные п. 2 ст. 91 КВВТ, включают необходимость до приемки буксируемого объекта произвести его осмотр, проверить переданные отправителем для буксировки необходимые документы, осмотреть оснастку (такелаж) и оборудование буксируемого объекта, его габариты, а также соответствие правилам плавания. В случаях, когда речь идет о буксировке плотов, должно быть проверено их соответствие существующим на этот счет техническим условиям формирования и

оснастки плотов.

Обнаруженные при этом дефекты и недостатки, которые препятствуют буксировке, фиксируются в составленном сторонами акте, в котором следует указать, наряду с обнаруженными дефектами и недостатками, одновременно срок, в течение которого их необходимо устранить. Если же дефекты и недостатки, о которых идет речь, обнаружены не были либо обнаруженные устранены, составляется акт о готовности объекта к буксировке. Этот акт, в свою очередь, служит основанием оформления транспортной накладной.

Фиксация исполнения сторонами своих обязанностей на этой второй стадии производится в порядке, предусмотренном п. 1 ст. 88 КВВТ. Имеются в виду, помимо транспортной накладной, составление на ее основе дорожной ведомости, а также выдача буксировщиком квитанции о приеме буксируемого объекта для буксировки.

Среди прочего в транспортной накладной, как следует из легального определения договора буксировки, должен быть указан получатель буксируемого объекта. Все тот же консенсуальный характер договора буксировки позволяет сделать вывод, что наименование получателя может содержаться в самой письменной форме договора, подписание которого предшествует второй стадии буксировки. Несоответствие указания получателя, как и других включенных в накладную данных, письменной форме договора должно приравниваться к соглашению об изменении ранее заключенного договора по воле обеих его сторон.

Содержание прав и обязанностей, связывающих стороны на третьей стадии договора, когда речь идет о необходимости для сторон приступить к собственно буксировке, находится в прямой зависимости от осуществляемого при этом способа. Имеется в виду возложение управления буксировкой на капитана буксирующего судна или капитана (экипажа) буксируемого судна (иного плавучего объекта), т.е. в конечном счете на ту или иную из сторон в договоре.

Как указывал Б.Б. Черепяхин, "управление караваном грузовых барж возлагается, как правило, на капитана буксирующего судна. Это объясняется удобством управления с тянущего судна и (обычно) большей квалификацией его капитана. Вместе с тем в этом случае по общему правилу сохраняются известные функции по управлению и у старшего на буксируемом судне" <*>. Высказываясь по этому же поводу, М.Е. Ходунов связывал участие в управлении экипажа буксируемого объекта (имелся в виду плот) с тем, что "раскаты, часто приводящие к повреждению буксируемых объектов, должны предупреждаться путем управления рулями или тормозными приспособлениями. В некоторых случаях буксирующее судно бессильно предотвратить аварию. Если экипаж буксируемого объекта не проявляет необходимой бдительности, экипаж буксирующего судна не может восполнить недостаток прилежания и квалификации экипажа буксируемого объекта, допустившего неправильный маневр, неточное, несвоевременное или неумелое выполнение указаний капитана буксирующего судна" <***>.

<*> Черепяхин Б.Б. Ответственность сторон в договоре буксировки по советскому гражданскому праву. Очерки по гражданскому праву. С. 153.

<***> Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. С. 143 - 144.

М.А. Аллахвердов в дополнение к тому, на что обратил, как показано выше, внимание М.Е. Ходунов, подчеркивал необходимость учитывать участие в управлении, помимо буксировщика, также отправителя (владельца буксируемого объекта) "при разрешении вопросов внедоговорной

ответственности, возникающей из причинения вреда третьим лицам при исполнении договора буксировки" (Аллахвердов М.А. Правовое регулирование договора буксировки по внутренним водным путям СССР. С. 14 - 15).

В КТМ приведены два варианта решения вопроса об обязанностях по управлению буксируемым караваном в зависимости от того, о каком виде буксировки идет речь: морской или портовой. Для первого случая закреплена презумпция в пользу осуществления буксировки под управлением капитана буксирующего судна (п. 1 ст. 229 КТМ). В то же время п. 2 указанной статьи предусмотрена возможность достижения сторонами письменного соглашения о возложении соответствующей обязанности на капитана буксируемого судна (иного плавучего объекта).

В отношении портовой буксировки действует прямо противоположная презумпция: предполагается, что буксировка будет осуществляться под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта с тем, что таким же письменным соглашением сторон может быть в виде исключения предусмотрено возложение управления портовой буксировкой на капитана буксирующего судна (п. 1 и 2 ст. 230 КТМ).

Хотя в соответствующих нормах четко распределяется осуществление буксировки под управлением капитана буксирующего или капитана буксируемого судна, это не только не исключает, но, напротив, безусловно предполагает в конечном счете участие в управлении буксировкой их обоих. В значительной мере смысл соответствующего указания сводится к тому, кто из них должен считаться осуществляющим верховенство в управлении, что, в свою очередь оказывает прямое влияние на определение сферы ответственности каждого.

По отмеченной причине включенное в п. 2 ст. 228 КТМ требование - "буксировка должна осуществляться с мастерством, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, за исключением необходимых, и в соответствии с хорошей морской практикой" - распространяется с учетом степени участия каждого из них в управлении буксировкой на представляющих обе стороны капитанов.

Специальное указание на этот же счет помещено в п. 3 ст. 228 КТМ. Речь идет о том, что "судно или иной плавучий объект, которые находятся под управлением капитана другого судна или иного плавучего объекта, должны также проявлять заботу о безопасном плавании буксирующего каравана". Это - последняя по счету обязанность. При этом объем соответствующей обязанности и тем самым пределы упречности действий (бездействия) капитана находятся в прямой зависимости от степени возложенного на него участия в управлении буксировкой.

Сравнивая между собой договоры буксировки и перевозки груза морем, М.И. Петров имел полное основание подчеркивать: "Специфика процесса буксировки определяет различие между договором морской буксировки и договором морской перевозки, сущностью которого является перевозка груза, клади.

Если при морской перевозке груза перевозчик предоставляет место на борту судна, то при буксировке для передвижения груза предоставляется только тяга. Поэтому, если при договоре морской перевозки груза перевозчик принимает на себя ответственность за сохранность перевозимого груза, то при буксировке, поскольку иное не будет обусловлено соглашением сторон в договоре, буксируемый объект на сохранность владельцу буксира не передается...

Забота о сохранности буксируемого объекта при буксировке по-прежнему лежит на владельце

этого объекта. Это, разумеется, не значит, что владелец буксира освобождается от ответственности за всякий вред, причиненный при буксировке" <*>.

<*> Петров М.И. Правовые вопросы буксировки. С. 9.

Можно сослаться также на А.Д. Кейлина, который полагал: "Если при договоре морской перевозки груза перевозчик принимает на сохранность перевозимый груз, то при буксировке, поскольку иное не будет обусловлено, буксируемое судно не передается на сохранность владельцу буксира" (Советское морское право. С. 253). См. также: Шерман И.Г. Правовые особенности договора буксировки леса в плотях (на материалах Камского пароходства). С. 126.

КВВТ закрепляет общее, также адресованное обеим сторонам в договоре, требование: осуществлять буксировку в соответствии с правилами ее проведения и заключенным сторонами договором.

Сменивший УВВТ 1955 г. Кодекс внутреннего водного транспорта включил достаточно подробные указания, относящиеся к распределению между сторонами обязанностей по управлению буксировкой. Речь идет об обязанностях, часть из которых носит общий характер, а остальные - специальный. К последним относятся главным образом правила, регулирующие буксировку плотов.

В гл. XII КВВТ основу составляют правила, закрепляющие порядок участия в управлении буксируемым караваном каждой из сторон. Применительно к отправителю речь идет прежде всего о соблюдении требований, закрепленных в п. 3 ст. 89 КВВТ и адресованных членам экипажа буксируемого объекта. Имеется в виду необходимость исполнять распоряжения капитана буксирующего судна, относящиеся к обеспечению безопасности судоходства и сохранности буксируемого объекта, а также принимать меры по предупреждению транспортных происшествий с буксируемым объектом. На случай, когда транспортное происшествие, о котором идет речь, все же произойдет, в обязанность капитана буксирующего судна, а равно отправителя и членов экипажа буксируемого объекта входит принятие мер, направленных на уменьшение причиненного подобным происшествием ущерба и ликвидацию последствий такого происшествия (п. 1 ст. 92 КВВТ "Ликвидация последствий транспортного происшествия с буксируемым объектом").

Особое урегулирование, относящееся к речной буксировке плотов (ст. 90 КВВТ), закрепляет обязанность отправителя осуществлять при необходимости переформирование плотов в пути с целью прохождения их через затруднительные для судоходства участки внутренних водных путей (имеется в виду проход под мостами, через шлюзы и т.п.), а равно для проводки плотов вспомогательными судами через участки, о которых идет речь. Помимо прочего, КВВТ выделяет обязанность отправителя плотов проводить наряду с профилактикой аварийный ремонт плотов в пути (п. 1 ст. 90). Исключение применительно к последней по счету обязанности, - такой вывод можно сделать и при отсутствии прямых указаний на этот счет в КВВТ, - составляют случаи, когда необходимость в ремонте возникает вследствие действий самого буксировщика, составляющих нарушение лежащих на нем обязанностей. Соответствующие последствия подобных действий падают на буксировщика, если только будет установлена его вина.

В КВВТ выделен типичный для аварии с плотами случай их распада. Тогда независимо от причин случившегося сбор древесины (если только речь не идет о водных участках, применительно к которым указан способ сбора составляет обязанность осуществляющей сплав леса организации),

а также доставка собранной таким образом древесины в порт назначения возлагаются на буксировщика (п. 2 ст. 92 КВВТ). Вместе с тем КВВТ оставляет открытым вопрос о компенсации в подобных ситуациях расходов, понесенных буксировщиком. Это означает, что решение соответствующего вопроса находится в прямой зависимости от обстоятельств, при которых такие расходы были понесены буксировщиком.

КВВТ не содержит аналогичных содержащимся в п. 2 ст. 228 КТМ абстрактных требований к мастерству, которое должен проявлять буксировщик. Вместо этого КВВТ установил конкретную обязанность, возлагаемую на соответствующую сторону. Имеется в виду включенное в п. 1 ст. 88 указание на то, что буксировщик обязан "своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект... в порт назначения... и... сдать его получателю". Нетрудно заметить, что приведенная редакция воспроизводит в соответствующей части легальное определение договора перевозки груза, стирая, таким образом, в соответствующей части действительно существующее различие между указанными двумя договорами. Остается в этой связи признать, что тем самым в легальном определении договора буксировки, содержащемся в КВВТ, не принято в полном объеме во внимание то, что материальный объект договора буксировки (буксируемый объект) остается в обладании отправителя на все время буксировки.

В подтверждение приведенного сомнения можно сослаться на некоторые высказывания на указанный счет в литературе, имевшие место еще до принятия действующего КВВТ. Так, противопоставляя договор буксировки договору перевозки груза, М.В. Тарасов обращал внимание на то, что "пароходство - даже не фактический владелец буксируемой единицы: ею продолжает заведовать старшее должностное лицо, подчиненное в административном отношении своему нанимателю. За сохранность клады и правильность действий команда буксируемого судна продолжает нести ответственность перед своей администрацией, а не перед буксировщиком. Груз (кладь) не является предметом договора, поскольку груз не принят владельцем буксира по накладной" <*>.

<*> Тарасов М.В. Договор перевозки по внутренним водным путям сообщения СССР. С. 86.

Весьма точно в этой связи отмечал соответствующую роль буксировщика в рассматриваемом договоре О.С. Иоффе: "Во время буксировки основная задача буксировщика состоит в том, чтобы обеспечить ее безопасность, соблюдая правила плавания и предупреждая удары, навалы, столкновения, посадку плота на мель" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ соч. С. 644.

То, что можно считать недостатком легального определения договора буксировки - возложение на буксировщика не свойственной ему обязанности отбуксировать плавучий объект "в сохранности", - в КВВТ устранено в ст. 117 (гл. XV). Содержащаяся в ней норма разграничила обстоятельства, влекущие за собой ответственность за целостность и сохранность материального объекта по каждому из договоров перевозки грузов и буксировки.

В числе subsidiarily применяемых к договору буксировки норм КВВТ о договоре перевозки

груза в части, относящейся к правам и обязанностям сторон, следует указать на ст. 76 ("Сроки доставки груза"). Она позволяет сделать вывод, что доставка должна осуществляться буксировщиком в установленные сроки с тем, что сами сроки и правила их исчисления определяются утвержденными правилами перевозки грузов. Несоблюдение сроков, о которых идет речь, влечет за собой такие же последствия, как и аналогичное нарушение договора перевозки груза. Прямо адресованная договору буксировки на этот счет норма включена в п. 1 ст. 116 КВВТ (см. параграф 9 настоящей главы).

Обязанности буксировщика доставить буксируемый объект корреспондирует при буксировке и по морю, и по реке обязанность отправителя оплатить доставку. Указанная обязанность, включенная без какой-либо альтернативы в легальное определение договора буксировки, становится тем самым одним из конституирующих признаков этого договора.

В отношении морской буксировки при отсутствии прямой отсылки к договору перевозки груза обнаруженное отсутствие норм о порядке оплаты буксировки должно восполняться путем использования по аналогии закона правил, включенных в § 7 гл. VIII "Договор морской перевозки груза".

Применительно к буксировкам по реке в подобных случаях действует ст. 75 КВВТ ("Платежи при перевозке груза"). Одна из норм, содержащихся в указанной статье, в силу п. 6 ст. 88 этого Кодекса позволяет сделать вывод, что причитающиеся буксировщику платежи должны быть внесены отправителем к моменту начала буксировки, если только иное не установлено соглашением сторон. Есть все основания считать распространяющей свою силу на договор буксировки и другую норму, включенную в ту же ст. 75 КВВТ: при несвоевременном внесении указанной платы или других причитающихся буксировщику платежей последним может быть задержана буксировка конкретного объекта. Речь идет о том, что до оплаты буксировки буксировщик вправе прекратить очередную подачу буксируемого судна.

Существующее в КВВТ специальное правило, относящееся к обязанности оплаты буксировки (п. 2 ст. 90), предусматривает, что в случае, когда буксировщик предоставляет отправителю вспомогательные суда для проводки плотов через затруднительные участки внутренних водных путей, соответствующая услуга подлежит дополнительной оплате. При этом ее размер определяется соглашением сторон.

Особые условия буксировки выделены в ст. 94 КВВТ. Речь идет о буксируемых объектах, которые были приняты после того, как наступили сроки прекращения обязательного приема для буксировки. Если в таких случаях принятый буксировщиком объект не может быть доставлен по назначению или оказался задержанным в пути, отправитель должен принять его на хранение и поставить на длительный отстой (в том числе в зимнее время года) в месте, в котором движение буксируемого объекта было приостановлено. При этом предусмотрено, что провозная плата за то расстояние, которое буксируемый объект не успел пройти, возвращается отправителю.

Завершению буксировки по реке посвящена ст. 93 КВВТ ("Сдача буксируемого объекта в порту назначения"). Нормы этой статьи закрепляют обязанности участников буксировки на указанный момент.

Прежде всего речь идет о необходимости для буксировщика направлять получателю извещение о времени своего прибытия в порт назначения (первое извещение - не позднее чем за 24 часа, а повторное - не позднее чем за шесть часов до прибытия буксируемого объекта в порт назначения). На получателя, в свою очередь возлагается обязанность указать капитану буксирующего судна место постановки судна, а также место, в котором произойдет приемка буксируемого объекта. Особо

выделена необходимость для получателя обеспечить безопасную постановку буксируемого объекта.

КВВТ подробно регулирует порядок приемки доставленного объекта, а также ее оформления. Это включает прежде всего необходимость проведения буксировщиком совместно с получателем на случай доставки буксируемого объекта с признаками повреждения его осмотра с одновременной оценкой повреждения. Если речь идет о плотках, должны быть подсчитаны единицы плотов, которые прибыли в исправном состоянии. В акте, который должен быть составлен в подобных случаях, в силу правил буксировки следует одновременно определить количество древесины в соответствующих единицах на основании спецификации. И тогда необходимость в общем пересчете бревен отпадает: вместо этого надлежит установить приблизительно количество древесины в поврежденных единицах плотов. Та же ст. 93 КВВТ предусматривает, что окончательная сдача и приемка древесины из поврежденных единиц плотов должны осуществляться при выкатке бревен на берег либо путем их пересчета в воде. В обоих случаях пересчет должен совершаться совместно представителями (буксировщика и получателя), не совсем точно названными в КВВТ сторонами. И сделано это должно быть не позднее шести суток со времени прибытия плотов. Акт, составленный с пропуском указанного срока, уже по этому основанию соответствующая сторона вправе оспорить.

В отличие от КВВТ в КТМ аналогичных норм, относящихся к правам и обязанностям получателя при договоре буксировки, нет. Таким образом, при отсутствии иного в специальных правилах <*> применению в подобных случаях в порядке аналогии подлежат нормы, включенные в § 6 ("Выгрузка и выдача груза") гл. VIII КТМ.

<*> Отправитель и буксировщик, а равно и получатель наряду с гражданской ответственностью несут в определенных случаях и ответственность административную. Так, ст. 12.21 Кодекса об административных правонарушениях предусматривает ответственность за отдельные нарушения не только правил перевозки груза, но также и правил буксировки.

9. Ответственность за нарушение договора буксировки

Решение вопросов гражданской ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение ими своих обязанностей оказывается применительно к договору буксировки более сложным, чем это имеет место в отношении договора перевозки груза. Отмеченное объясняется по крайней мере тремя особенностями рассматриваемого договора. Во-первых, в буксировке как таковой с самого ее начала и до конца участвуют обе стороны договора. Во-вторых, транспортные риски, с которыми непосредственно связаны вопросы ответственности, с аналогичной в принципе степенью вероятности охватывают участвующее в буксировке имущество обеих сторон. Речь идет о судьбе принадлежащего отправителю буксируемого объекта и одновременно - принадлежащего буксировщику буксирующего судна. В-третьих, в качестве причинителя своему контрагенту имущественного вреда с равной степенью вероятности могут выступать и отправитель, и буксировщик.

В КТМ ответственность сторон при буксировке урегулирована отчасти отдельными включенными в гл. XII нормами, которые таким образом обособлены от норм, посвященных ответственности по договору перевозки груза. Отмеченное обстоятельство имеет не только юридико-технический, но и сущностный характер. Речь идет прежде всего о том, что один из центральных для ответственности вопрос - об основании ее наступления - решен по-разному: в то время как

перевозчик отвечает за утрату или повреждение принятого для перевозки груза вплоть до действия непреодолимой силы (ст. 166 КТМ), в договоре морской буксировки в соответствующих случаях ответственность сторон основана на началах вины (см. ниже). И это при том, что буксировка осуществляется сторонами обычно в рамках их предпринимательской деятельности, а значит, в силу п. 3 ст. 401 ГК они должны были бы при применении к ним общих правил гражданской ответственности отвечать за нарушение своих договорных обязательств до пределов непреодолимой силы. При этом масштабы виновной ответственности применительно к договору буксировки определяются в общем виде п. 2 и 3 ст. 228 КТМ, о которых уже шла речь в предшествующем параграфе, посвященном правам и обязанностям сторон.

Хотя ответственность за нарушение договора буксировки, регулируемого КТМ, применительно к обоим его видам - договору морской и договору портовой буксировки - в конечном счете строится в равной мере по принципу "кто управляет буксировкой, тот и несет ответственность перед контрагентом", существуют определенные различия в нормах, посвященных ответственности применительно к каждому из этих договоров.

Так, ст. 229 КТМ ("Ответственность при морской буксировке"), о которой уже частично шла речь, в своем первом пункте вслед за нормой, предусматривающей в виде общего правила, что морская буксировка осуществляется под управлением капитана буксирующего судна, применительно к подобной ситуации приводит решение, сводящееся к следующему: стороной, которая должна нести ответственность за ущерб, причиненный буксируемому судну либо иному плавучему объекту, как равно и находящимся на них людям или имуществу, при морской буксировке признается владелец буксирующего судна. В то же время на случай, когда в силу достигнутого сторонами письменного соглашения обязанности по управлению морской буксировкой принял на себя капитан буксируемого или иного плавучего объекта, в силу п. 2 той же статьи на этот раз ответственность за ущерб, который был причинен при буксировке буксирующему судну, находящимся на нем людям или имуществу, возлагается на владельца буксируемого судна или иного плавучего объекта.

Поскольку в силу п. 1 ст. 230 КТМ ("Ответственность при портовой буксировке") при указанной ситуации предполагается осуществление буксировки под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта, в случаях причинения ущерба буксирующему судну, находящимся на нем людям или имуществу ответственность должен нести владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта. Указанное распределение управления буксировкой между сторонами также является лишь презюмируемым. Соответственно и при этом виде буксировки допускается заключение сторонами соглашения, по которому управление будет все же возложено на капитана буксирующего судна. А это означает, что тогда ответственность за ущерб, причиненный буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на нем людям или имуществу, придется нести владельцу буксирующего судна.

Во всех указанных случаях независимо от того, идет ли речь о лице, обязанном осуществлять управление буксировкой в силу самого закона или достигнутого сторонами соглашения на этот счет, как при морской, так и при портовой буксировке, ответственность такого лица строится на началах не просто вины, а вины презюмируемой. Следовательно, для освобождения себя от ответственности, предусмотренной п. 1 и 2 ст. 229 или п. 1 и 2 ст. 230, привлекаемое к ответственности в виде возмещения ущерба лицо должно быть освобождено от нее, если докажет, что ущерб, о котором идет речь, причинен не по его вине. Тем самым в полном объеме действует ст. 401 ГК, включая ее п. 2, в силу которого отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство.

Исходя из общих начал гражданской ответственности, в подобных случаях должна учитываться,

естественно, и вина самого потерпевшего (п. 1 ст. 404 ГК) <*>. А если будет установлено, что потерпевшими являются третьи лица, возможна ситуация, при которой стороны в договоре буксировки окажутся в положении тех, кто причинил вред совместно. С учетом ст. 1080 ГК возможно возложение на них в таких случаях, в зависимости от обстоятельств, долевой или солидарной ответственности перед потерпевшим.

<*> Об учете вины потерпевшего, что предполагает, в частности, применение к отношениям по договору буксировки начал смешанной ответственности, см., например: Черепахин Б.Б. Ответственность сторон в договоре буксировки по советскому гражданскому праву. С. 156 и сл., а также: Аллахвердов М.А. Правовое регулирование договора буксировки по внутренним водным путям СССР. С. 42 и сл., и др.

Статья 231 КТМ содержит специальное решение вопроса об ответственности владельца буксирующего судна за ущерб, который был причинен буксируемому судну или иному плавучему объекту при буксировке, происходившей в ледовых условиях. Применительно к указанной ситуации законодатель счел необходимым облегчить положение владельца буксирующего судна. И сделано это было путем разложения соответствующего риска между сторонами. Указанная цель была достигнута тем, что закрепленная в остальных случаях презумпция виновности стороны, причинившей ущерб, заменяется прямо противоположной презумпцией: ее невиновности. Следовательно, для возложения ответственности за ущерб, причиненный при буксировке в ледовых условиях буксируемому судну или иному плавучему объекту, на владельца буксирующего судна должна быть возложена обязанность доказать виновность в том последнего <*>. Содержащаяся в ст. 231 КТМ норма носит исключительный характер и по этой причине не подлежит распространительному толкованию. Есть основания полагать, что при причинении ущерба находящимся на буксируемом судне или ином плавучем объекте людям или имуществу в случаях буксировки в ледовых условиях следует руководствоваться, в зависимости от того, кто именно осуществлял управление буксировкой, соответственно нормами, построенными на презумпции виновности привлекаемой к ответственности стороны, - ст. 229 (п. 1) или ст. 230 (п. 2) КТМ.

<*> См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Комментарий / Под ред. Г.Г. Иванова. С. 392.

В связи с отсутствием в КТМ особых норм о составлении актов, которые должны служить основанием для наступления ответственности сторон по договору буксировки, а равно норм о порядке предъявления претензии и исков при нарушении этого договора, подлежат применению на началах аналогии ст. 402 - 407 КТМ, непосредственно адресованные сторонам в договоре морской перевозки груза. Следует указать и на ст. 409 (п. 2) КТМ, которая прямо упоминает договор буксировки среди договоров, к требованиям по которым применяется годичный срок исковой давности, исчисляемый со дня возникновения права на соответствующий иск.

Одна из особенностей КВВТ по сравнению с КТМ состоит в том, что если в последнем нормы об ответственности сторон по указанному договору включены в саму посвященную рассматриваемому договору главу, то в Кодексе, посвященном внутреннему водному транспорту, те

же вопросы в основной части урегулированы за пределами гл. XII ("Буксировка судов, плотов и иных объектов"). Тем самым законодатель получил при создании КВВТ возможность наряду с действующими только применительно к одному из договоров - перевозки груза или буксировки - иметь и такие правила, которые рассчитаны одновременно на оба указанных договора. Таким образом оказались унифицированными в обоснованных пределах последствия аналогичных или по крайней мере близких по характеру нарушений каждого из этих договоров.

Речь идет главным образом о нормах, помещенных в гл. XV КВВТ, которая носит название "Ответственность перевозчика, буксировщика, грузоотправителя, грузополучателя, отправителя и получателя буксируемого объекта". Прежде всего следует указать на первую статью этой главы - ст. 115, посвященную ответственности за неподачу или неиспользование транспортных средств. В ней предусмотрено, что с перевозчика и буксировщика за неподачу транспортных средств для перевозки груза или для буксировки буксируемого объекта (в соответствии с принятой заявкой или договором), равно как с грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта за непредъявление груза или буксируемого объекта либо за неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам, взыскивается один и тот же по размеру штраф. Он составляет 0,1 МРОТ (минимального размера оплаты труда) за каждую тонну груза или соответственно буксируемого объекта <*>.

<*> В виде исключения предусмотрен специальный размер штрафа применительно к перевозке груза в контейнерах.

Следующая за приведенной ст. 116 КВВТ, о которой уже отчасти шла речь, регулирует последствия допущенной сторонами соответствующих договоров просрочки их исполнения. Имеется в виду, что при несоблюдении сроков доставки груза или буксируемого объекта перевозчик, а равно буксировщик должны уплатить по требованию грузополучателя или соответственно получателя буксируемого объекта одинаковую по размеру пеню - 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, но всего не более 50% провозной платы. Необходимое условие ответственности соответствующей стороны применительно к обоим договорам построено на началах презюмируемой ее вины.

Включенная в ту же главу ст. 117 КВВТ прежде всего призвана закрепить для обоих договоров - перевозки груза и буксировки - в строго обозначенных пределах единый правовой режим, призванный обеспечить целостность и сохранность материального объекта договоров - груза, багажа, буксируемого объекта. Указанная цель нашла решение уже в п. 1 данной статьи. Прежде всего это относится к основанию ответственности, о которой идет речь в данной статье. В ней установлено, что не только буксировщик, но и перевозчик несет ответственность за последствия несохранной транспортировки по началам вины. При этом прямо предусмотрено, что для освобождения себя от ответственности за наступление указанных последствий им достаточно доказать, что это произошло вследствие обстоятельств, которые они не могли предотвратить и устранение которых от них не зависело. В связи с отсутствием в КВВТ подобной ст. 228 КТМ нормы, определяющей масштабы виновной ответственности, на договор буксировки, в частности, распространяет свое действие общая, предусмотренная в п. 1 ст. 401 ГК норма. Имеется в виду содержащееся в ней указание на то, что для признания себя невиновным привлекаемое к ответственности лицо должно доказать, что "при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства".

В том же п. 1 ст. 117 КВВТ одновременно содержится указание на то, что предусмотренная в данной статье ответственность начинается с момента приема груза, багажа или буксируемого объекта соответственно в равной мере для перевозки или для буксировки. Момент, о котором идет речь, определяется временем выдачи грузоотправителю, отправителю багажа или соответственно отправителю буксируемого объекта квитанции, подтверждающей прием груза или багажа для перевозки, а равно предоставление буксируемого объекта для буксировки. Завершается указанная ответственность в момент выдачи груза, багажа или буксируемого объекта получателю. При этом предусмотрены определенные способы доказывания такой выдачи в зависимости от характера договора. В частности, в договоре буксировки доказательством должна служить расписка получателя в дорожной ведомости, подтверждающая получение буксируемого объекта.

Едиными для обоих договоров являются в КВВТ и условия признания утраченным материального объекта этих договоров. Имеется в виду, что груз, багаж, буксируемый объект в равной мере считаются утраченными, если они не прибыли в порт назначения по прошествии 30 суток с момента истечения срока доставки. Установлены одни и те же последствия указанного нарушения независимо от того, о каком договоре идет речь - перевозки груза или буксировки. Прежде всего имеется в виду возникновение у потерпевшей стороны права на возмещение стоимости утраченного груза, багажа или буксируемого объекта. При этом, если предмет договора по истечении указанного срока все же прибыл, за получателем буксируемого объекта, как и за грузополучателем, закрепляется возможность по собственному выбору потребовать вместо возмещения ущерба выдачи предмета договора в натуре. В указанном случае в ситуации, при которой получатель успел реализовать свое право на возмещение еще до прибытия запоздавшего буксируемого объекта или груза, он должен во избежание того, чтобы не оказаться в положении неосновательно обогатившегося, получив предмет договора в натуре, возратить ранее выплаченную ему сумму компенсации.

В ст. 117 КВВТ обращает на себя особое внимание то, что проведенная в ней унификация соответствующих решений все же не коснулась вопроса, связанного с пределами ответственности, предусмотренными в указанной статье. В отличие от перевозчика, чья ответственность по нормам ст. 117 наступает при любом из трех нарушений - утрате, недостаче или повреждении материального объекта, буксировщик несет ответственность только за два из этих трех нарушений. Имеются в виду утрата и повреждение буксируемого объекта. Следовательно, за обнаруженную недостачу буксируемого объекта против количества, указанного в транспортной накладной, буксировщик ответственности нести не должен. Налицо, таким образом, еще одно прямое следствие неоднократно отмечавшейся особенности договора буксировки по отношению к договору перевозки груза. Имеется в виду, что буксируемый объект в отличие от перевозимого груза не считается передаваемым в обладание стороне, осуществлявшей соответствующую транспортную операцию (оказывающей соответствующую услугу).

Применительно к действующему КВВТ, таким образом, сохраняет значение указание М.Е. Ходунова: "Требование взыскать с буксировщика стоимость груза или такелажа, утерянного буксируемым плотом или судном в пути, не подлежит удовлетворению, если не установлена причинная связь между этой утратой и действиями буксирующего судна. Удовлетворение иска в этом случае так же неправильно, как взыскание с перевозчика стоимости вещи, находившейся в кармане одежды или в руках пассажира и потерянной им во время поездки на пароходе" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Практический комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта. С.

До принятия КВВТ были высказаны разные точки зрения по вопросу о пределах ответственности буксировщика за сохранность буксируемого объекта. Общее направление соответствующих взглядов все же составляло признание необходимым ограничения ответственности буксировщика по сравнению с ответственностью перевозчика, что увязывалось с особенностями договора буксировки по отношению к договору перевозки груза. В качестве примеров можно сослаться на взгляды сторонников ограничения ответственности буксировщика лишь рамками, определяемыми "ошибками в судовождении". В обоснование такого ограничения было обращено внимание на то, что при исполнении договора буксировки владельцу буксирующего судна предоставляется только буксирная тяга и соответственно он отвечает лишь за безопасность буксировки <*>.

<*> Егиазаров В.А. Транспортное право. С. 176. Еще ранее М.А. Тарасов обращал внимание на то, что "буксировщик не принимает на себя ответственности за целостность клады, перевозимой на буксируемом судне, - он отвечает за безопасность проводки судна или плота. При перевозке транспорт отвечает за груз, при буксировке он отвечает за судно (плот) - это весьма существенный отличительный признак" (Тарасов М.А. Договор перевозки по внутренним водным путям. М., 1946. С. 89).

Подобного рода ограничения могут в ряде случаев, как и в указанном выше, оказаться чрезмерными. По отмеченной причине, на наш взгляд, наиболее обоснованными, в том числе и с позиций КВВТ, следует признать высказывания на этот счет М.А. Аллахвердова. Так, обратив внимание на особенность договора буксировки, состоящую в том, что "в данном случае забота о сохранности буксируемого объекта лежит на экипаже-агенте (проводнике) плота, судна или другого буксируемого объекта, который является представителем владельца буксируемого объекта и несет перед ним установленную ответственность" <*>, автор вместе с тем подчеркивал: "Это отнюдь не означает, что буксировщик освобождается от всякой обязанности принять общие меры к предотвращению ударов, навалов, столкновений и посадки на мель буксируемого объекта. Поэтому несоблюдение и невыполнение буксировщиком правил буксировки, правил плавания и прочих условий могут послужить основанием к возложению на буксировщика ответственности за причиненный вред буксируемому плоту, судну или другому объекту" <***>.

<*> Аллахвердов М.А. Советское внутренневодное право в борьбе за сохранность перевозки грузов. С. 46.

<***> Там же. Как указывал в этой же связи М.Е. Ходунов, "вина буксировщика в причинении вреда буксируемому объекту может выразиться не только в неправильном маневре капитана буксирующего судна или нарушении им правил плавания, но и в предоставлении для буксировки судна, у которого мощность двигателя не соответствует тяжести ввоза; в этом случае буксирующее судно иногда не может предотвратить навал буксируемого объекта на берег (яр) при крутом повороте даже при своевременном торможении" (Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. С. 43).

В настоящее время соответствующие ограничения могут касаться лишь случаев несохранности буксируемых объектов, подпадающих под признаки утраты и повреждения, имея в виду, что за этими пределами вопрос об ответственности буксировщика не может вообще возникать. По указанной причине особое значение приобретает разграничение понятий утраты и недостачи, которому до принятия КВВТ вообще не придавалось значения.

В ст. 118 КВВТ ("Освобождение перевозчика или буксировщика, грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта от ответственности") закреплены специальные основания освобождения стороны от ответственности, предусмотренной ст. 115, 116 и 117 КВВТ. При этом в отношении ст. 115 и 117 речь идет о дополнительных, сверх предусмотренных в этих статьях, основаниях.

В ст. 118 названы два обстоятельства, влекущие указанное последствие. Ими являются ограничение или запрещение, - естественно, в установленном порядке - движения судов (при условии, если период действия соответствующих ограничений или запрещений не истек), а также спасание жизни людей или имущества на воде. В дополнение к указанным двум общим выделены и специальные основания освобождения от ответственности, предусмотренной на этот раз именно ст. 117 КВВТ. Из четырех таких обстоятельств, предусмотренных п. 2 ст. 118 КВВТ, на договор буксировки распространяется лишь одно: утрата или повреждение буксируемого объекта вследствие доказанных неправомочных действий и указаний отправителя.

Статья 119 КВВТ ("Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, багажа либо буксировщика за утрату или повреждение буксируемого объекта") отличается тем, что содержит исключительно несовпадающие правила, каждое из которых применимо только к одному из рассматриваемых договоров (перевозки груза или буксировки). Так, в частности, предусмотрено, что буксировщик на случай утраты любого буксируемого объекта обязан возместить его стоимость с тем, что, сверх того, должна быть компенсирована плата за буксировку, если только она не входила в стоимость утраченного буксируемого объекта. А вот на случай повреждения такого объекта в отношении размера подлежащей выплате буксировщиком суммы решение зависит от того, идет ли речь о плоте или о любом другом объекте буксировки. Так, при повреждении плота (как особо подчеркнуто в самой норме - по вине буксировщика) буксировщику необходимо оплатить отправителю либо соответственно получателю стоимость утраченного такелажа, а организации, которая осуществляла в предусмотренных законодательством случаях сбор древесины для ликвидации транспортного происшествия, - стоимость этих оказанных ею таким образом услуг, определенную соглашением сторон или решением арбитражного суда. При этом, однако, подлежащая выплате сумма не должна превышать полной стоимости древесины на момент транспортного происшествия с плотом. Стоимость, о которой идет речь, подсчитывается исходя из цены, обычно взимаемой за аналогичный товар в месте сбора древесины (п. 4 ст. 119 КВВТ).

Если же поврежденным оказался любой другой буксируемый объект, кроме плота, в обязанность буксировщика входит оплата стоимости ремонта буксируемого объекта. Размер возмещения при этом определяет сам отправитель или получатель буксируемого объекта (имеется в виду, очевидно, тот из них, кто непосредственно понесет соответствующие расходы) с тем, что возможные на этот счет разногласия должна разрешить независимая экспертиза (ч. 1 п. 5 ст. 119 КВВТ).

Основания и размер ответственности стороны за самые разнообразные нарушения договоров

перевозки грузов и буксировки за пределами названных в указанных специальных нормах гл. XV КВВТ определяются главным образом общими на этот счет правилами, соответствующими содержанию ст. 120 КВВТ ("Ответственность грузоотправителя, грузополучателя, отправителя и получателя буксируемого объекта"). Применительно к договору буксировки прежде всего речь идет о последствиях сверхнормативного простоя судов по вине грузоотправителя, грузополучателя, а также отправителя или получателя буксируемого объекта. Для этих случаев предусмотрена, в частности, уплата штрафа в пользу буксировщика в размере, зависящем от вида и грузоподъемности судна, а также длительности просрочки (п. 2 ст. 120 КВВТ). При несвоевременной оплате перевозки с отправителя буксируемого судна взыскиваются в пользу буксировщика пени в установленном законодательством Российской Федерации размере (п. 3 ст. 120 КВВТ) <*>.

<*> Не совсем понятны причины, вследствие которых законодатель счел необходимым ограничить рамками договора перевозки грузов действие еще одной, весьма эффективной меры, способной обеспечить платежную дисциплину. Речь идет о содержащейся в том же п. 3 ст. 120 КВВТ норме, в силу которой "в случае образования задолженности по оплате за ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА, ДОСТАВЛЕННОГО В ПОРТ НАЗНАЧЕНИЯ (выделено мною. - М.Б.), выдача его может быть задержана, если это не приведет к порче груза, до уплаты всех платежей, в том числе пеней за просрочку платежей, или до предоставления гарантий в соответствии с законодательством Российской Федерации". Были, очевидно, основания распространить указанную санкцию и на случаи выступления в качестве неаккуратных плательщиков буксировщиков.

В той же статье КВВТ выделен и еще один вид правонарушений, выразившийся в несвоевременной передаче, недостоверности или неполноте прилагаемых к транспортной накладной документов <*>. В качестве последствия предусмотрена обязанность грузоотправителя или соответственно отправителя буксируемого объекта возместить причиненные таким образом перевозчику или соответственно буксировщику убытки.

<*> Имеются в виду документы, обязательность приложения которых к транспортной накладной предусмотрена в п. 5 ст. 69 КВВТ.

Общее значение в непосредственной связи с вопросами ответственности имеет ст. 122 КВВТ ("Ничтожность соглашений"). Ею признаются ничтожными соглашения, которые имеют целью ограничение установленной Кодексом ответственности. В числе тех, кому адресовано запрещение, названы наряду с перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями также буксировщики, отправители и получатели буксируемых объектов.

Статья 160 КВВТ предусматривает два вида актов, за которыми признается значение неперменных доказательств тех обстоятельств, которые порождают имущественную ответственность сторон за допущенные ими нарушения договора буксировки. Имеются в виду коммерческие акты и акты общей формы. Первые обязательны к представлению при выдаче, в частности, буксируемого объекта для удостоверения следующих прямо названных обстоятельств: несоответствие фактического наименования буксируемого объекта указанным в перевозочных документах данным (1), повреждение буксируемого объекта (2), обнаружение буксируемого объекта без перевозочного

документа либо перевозочного документа без буксируемого объекта (3), недостача древесины и такелажа в поврежденных плотках (4), возвращение похищенного буксируемого объекта (5). Есть основания полагать, что в остальных случаях доказательственная сила признается за актами общей формы.

В заключение следует отметить, что КВВТ определяет общий для договоров буксировки и перевозки груза порядок предъявления претензий и исков к перевозчику и соответственно буксировщику (ст. 161). Особо установлено, кто и в каких случаях наделен соответствующим правом предъявлять претензии и иски. Так, в частности, при утрате буксируемого объекта указанное право признается за отправителем либо получателем буксируемого объекта. Для этого ими должны быть предъявлены квитанции о приеме буксируемого объекта к буксировке, притом непременно с отметкой буксировщика о неприбытии буксируемого объекта. При повреждении буксируемого объекта правом, о котором идет речь, наделен получатель, которому необходимо для этого представить транспортную накладную, коммерческий акт либо документы об обжаловании отказа в составлении указанных актов. Если речь идет об имевшей место уплате провозной платы и иных платежей в размере выше установленного, предъявлять претензии и иски может как отправитель, так и получатель буксируемого объекта, для чего ими должна быть представлена транспортная накладная. Наконец, предъявлять претензии и иски на случай несоблюдения сроков доставки буксируемого объекта вправе получатель буксируемого судна, опять-таки при условии представления транспортной накладной.

Установлены также единый порядок и сроки рассмотрения претензий адресатом (ст. 163 КВВТ).

ТРАНСПОРТНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

Глава XI. ДОГОВОР ЭКСПЕДИЦИИ (ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ) ПО РОССИЙСКОМУ ДОРЕВОЛЮЦИОННОМУ И СОВЕТСКОМУ ГРАЖДАНСКОМУ ПРАВУ

1. Понятие и сфера применения

В дореволюционных учебниках и научных трудах по гражданскому и торговому праву можно обнаружить лишь фрагменты, свидетельствующие о том, что российским цивилистам были известны экспедиционные сделки, а также положения некоторых зарубежных законодательств (германского, швейцарского), регламентирующих подобные сделки. Вместе с тем более или менее целостного учения о договоре транспортной экспедиции нам обнаружить не удалось. И это не удивительно: в условиях, когда договор перевозки рассматривался действовавшим законодательством в качестве отдельного вида договора подряда, велись дискуссии относительно признаков перевозчика и необходимости регулирования договора перевозки в качестве самостоятельного договора, вряд ли можно было рассчитывать на адекватное отражение в доктрине договора транспортной экспедиции, безусловно, связанного с договором перевозки.

Например, пытаюсь отграничить договор экспедиции от договора перевозки, Г.Ф. Шершеневич писал: "Перевозка производится своими средствами передвижения, принадлежащими железной дороге на праве собственности или по найму. Если лицо принимает на себя доставку в другое место

груза, не имея само средств передвижения, то оно будет не перевозчиком, а экспедитором. Таковы наши общества транспортирования кладей" <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права (по изданию 1914 г.). М., 1994. С. 212 - 213. Кстати, нельзя не обратить внимания на схожесть такого подхода и современного представления о договоре экспедиции.

Однако при подготовке проекта Гражданского уложения (далее - ГУ) возобладали иные взгляды как на признаки перевозчика в договоре перевозки, так и на правовую природу экспедиционных сделок. В материалах Редакционной комиссии, подготовившей проект ГУ, находим следующий вывод: "Настоящий проект, согласно с нашей судебной практикой и новейшими уложениями... не различает перевозчиков в тесном смысле от лиц (напр., транспортных обществ), принимающих на себя доставку грузов через посредство перевозчиков, но понимает под перевозчиком всякое лицо, обязавшееся к "доставке" и "сдаче" груза, независимо от способов исполнения такого обязательства" <*>. Дело в том, что, по мнению Редакционной комиссии, "первозчик, как и подрядчик, но еще в большей мере пользуется правом передавать исполнение перевозки... посторонним самостоятельным перевозчиком". А поэтому "транспортные общества, обыкновенно передающие принятый для доставки груз от своего имени (по своим накладным) железным дорогам, пароходам или иным перевозчикам, подходят под установленное... понятие перевозчиков ... и не должны быть смешиваемы с комиссионерами, так как транспортные общества принимают не поручение заключить лишь договор с тем или другим перевозчиком, но берут на себя обязательство "доставки" груза" <***>.

<*> Гражданское уложение: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского уложения / Под ред. И.М. Тютрюмова. Том второй. СПб., 1910. С. 558.

<***> Там же.

Думается, что такой подход к определению признаков перевозчика во многом объясняется тем, что в период подготовки проекта ГУ сам договор перевозки рассматривался в качестве вида договора подряда, а неопременным признаком последнего в юридической литературе той поры признавалось то обстоятельство, что подрядчик выполнял работу не сам лично, а путем привлечения наемных работников и, таким образом, выступал организатором выполнения работы <*>. Видимо, такая возможность допускалась и в отношении перевозчика по договору перевозки.

<*> Об этом см. подробнее: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М., 2002. С. 15, 22 - 25.

Что же касается договора экспедиции (транспортной экспедиции), то ему не нашлось места в проекте ГУ среди иных общепризнанных гражданско-правовых договоров. По этому поводу в материалах Редакционной комиссии подчеркивается, что "понятие "первозчика" как лица, обязавшегося доставить груз из одного места в другое, не должно быть смешиваемо с так

называемыми в нашей торговой практике "экспедиторами", исполняющими купеческие приказы по перевозке грузов... Подобные лица, исполняя от своего имени поручения, относящиеся к перевозке, как, напр., отправку или получение грузов, но не имеющие своим предметом исполнение всей операции перевозки, подводятся нашей судебной практикой, а также проектированными правилами о договоре комиссии... под понятие комиссионеров..." <*>.

<*> Гражданское уложение: Проект. Том второй. С. 558.

Комментируя положения проекта ГУ о договоре комиссии, Редакционная комиссия указывает: "Ввиду того что экспедиционные сделки, по характеру возникающих между участвующими в них лицами отношений, тождественны со всеми другими экспедиционными сделками, причем экспедиторы являются видом комиссионеров... признано за лучшее не выделять экспедиционных сделок из общей массы сделок комиссионных, а придать правилам о договоре комиссии такую редакцию, чтобы они могли быть применяемы и к сделкам по поручению и отправке товаров" <*>.

<*> Гражданское уложение: Проект. Том второй. С. 690.

Такой подход, когда договор экспедиции поглощался, с одной стороны, договором перевозки в результате излишне широкой трактовки понятия перевозчика, а с другой стороны - договором комиссии, что явилось результатом чрезмерно узкого понимания содержания договора экспедиции (совершение экспедитором сделок от своего имени, но за счет клиента без учета необходимости фактических действий), не может не вызывать вопросов. Ведь договор перевозки грузов в том же проекте ГУ сконструирован по модели реального договора: перевозчик обязывался доставить в пункт назначения вверенный ему груз (ст. 1993).

Для сравнения: в германском законодательстве, известном разработчикам проекта российского ГУ, экспедиционные сделки были подвергнуты самостоятельному правовому регулированию наряду с комиссионными сделками и сделками по перевозке грузов. Согласно Торговому уложению от 10 мая 1897 г. (далее - ГТУ) экспедитором признается тот, кто от собственного имени в порядке промысла принимает на себя доставку грузов за счет другого (отправителя), используя перевозчиков или фрахтовщиков морских судов. При этом на экспедитора возлагается обязанность выбора перевозчика, фрахтовщика или промежуточного экспедитора. Экспедитор также может сам осуществить доставку груза, если иное не предусмотрено договором, в этом случае ему одновременно принадлежат права и обязанности как экспедитора, так и перевозчика (§ 407, 408, 412 ГТУ) <*>.

<*> Германское право. Часть II: Торговое уложение и другие законы: Пер. с нем. М., 1996. (Серия "Современное зарубежное и международное частное право"). С. 143 - 144.

Недостаточное внимание со стороны разработчиков проекта российского Гражданского уложения к договору экспедиции, видимо, можно объяснить неразвитостью рынка транспортных услуг в условиях дореволюционной России. Эта же причина сохраняла свое действие и в первые

десятилетия советского периода развития гражданского права. Во всяком случае, ни Гражданский кодекс РСФСР 1922 г. (ГК 1922 г.), ни Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г. (Основы гражданского законодательства 1961 г.), ни Гражданский кодекс РСФСР 1964 г. (ГК 1964 г.) не включали в себя каких-либо правил о договоре транспортной экспедиции.

Да и в юридической литературе длительное время сохранялось отношение к договору экспедиции как к разновидности договора комиссии: договор экспедиции определялся как такой договор, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется вступить в договор перевозки груза от своего имени, но за счет другой стороны (клиента). Таким образом, экспедитор, действуя от своего имени, но за счет клиента, заключал сделки по перевозке груза (совершал юридические действия). В таком понимании налицо действительно имелись все признаки договора комиссии <*>.

<*> См., например: Внешнеторговый транспорт: Учебное пособие / Под ред. А.Д. Кейлина. М., 1938. С. 239 - 240; Ходунов М.Е. Договоры о транспортно-комиссионных и вспомогательных транспортных операциях // Советское государство и право. 1953. N 4. С. 131 - 136.

Повышение интереса к вопросам транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий и организаций наблюдается лишь начиная с 60-х гг. XX в. Первым толчком к этому послужила реформа управления автомобильным транспортом, имевшая место в конце 50-х гг., когда функции, полномочия и организации упраздненного Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР были переданы в ведение союзных республик, где на их основе были созданы соответствующие республиканские министерства. В РСФСР Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог в 1969 г. было реорганизовано в Министерство автомобильного транспорта РСФСР и Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР <*>.

<*> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1969. N 26. Ст. 897.

В системах республиканских министерств автомобильного транспорта стали создаваться транспортно-экспедиционные предприятия и организации, а многие из созданных ранее транспортно-экспедиционных контор, действовавших при организациях железнодорожного транспорта, были упразднены. Постепенно функции по управлению транспортно-экспедиционными операциями сосредоточивались у республиканских министерств автомобильного транспорта. Так, в соответствии с Положением о Министерстве автомобильного транспорта РСФСР <*> (п. 2) на указанное Министерство была возложена задача организации комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций, учреждений и населения.

<*> Собрание постановлений Совета Министров (Правительства) (далее - СП) РСФСР. 1970. N 7. Ст. 46.

Наряду с самостоятельными (хозрасчетными) транспортно-экспедиционными предприятиями и организациями в структуре автотранспортных предприятий и организаций общего пользования

появились специальные подразделения - транспортно-экспедиционные отделы и службы. Бурное развитие сферы транспортно-экспедиционных услуг в системе Министерства автомобильного транспорта РСФСР привело к тому, что Постановлением Совета Министров СССР от 19 ноября 1979 г. N 1025 "О мерах по улучшению транспортно-экспедиционного обслуживания в РСФСР" <*> было установлено: на территории РСФСР именно автотранспортные предприятия и организации общего пользования осуществляют транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей при перевозке грузов как в прямом автомобильном сообщении, так и в смешанном автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном, автомобильно-авиационном сообщении.

<*> Свод законов СССР. 1990. Т. 8. С. 321.

Этому событию предшествовали многочисленные дискуссии представителей транспортных министерств и ведомств, экономистов и правоведов по вопросу о том, кто должен осуществлять транспортно-экспедиционные операции: организации, относящиеся к видам транспорта, осуществлявшего перевозку грузов, или автотранспортные организации, входящие в систему министерств автомобильного транспорта. Данное обстоятельство нашло отражение и в юридической литературе. Например, М.Е. Ходунов указывал: "Передача организациям автомобильного транспорта так называемого транспортно-экспедиционного обслуживания клиентуры является большим шагом вперед - этим устраняется незаконное совмещение ролей представителя перевозчика и поверенного отправителя или получателя, которое широко практиковалось конторами контейнерных перевозок и транспортно-экспедиционных операций железнодорожных станций, речных портов и пристаней" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965. С. 154.

По мнению М.К. Александрова-Дольника, более предпочтительной была бы иная схема доставки грузов, в которой нет места экспедитору. Для этого предлагалось организовать доставку грузов от склада отправителя до станции или порта отправления и от станции или порта назначения до склада получателя автомобильным транспортом, действующим от имени основного перевозчика на основании заключенного с ним договора (камионаж) и осуществляющим на складе отправителя оформление договора перевозки, а на складе получателя - все юридические действия, связанные с выдачей груза получателю <*>.

<*> См.: Александров-Дольник М.К. О юридических основах организации транспортно-экспедиционной работы // Автомобильный транспорт. 1962. N 2. С. 16.

Г.П. Савичев, не выделяя преимуществ той или иной схемы доставки грузов, полагал, что возложение функций по транспортно-экспедиционному обслуживанию как на железнодорожный, так и на автомобильный транспорт в равной степени "дает возможность значительно повысить эффективность использования подвижного состава" <*>.

<*> Савичев Г.П., Витрянский В.В. Правовое обеспечение сохранности грузов при перевозках. М., 1989. С. 67.

В.К. Андреев, рассматривая вопрос о степени эффективности "железнодорожного" или "автомобильного" варианта транспортно-экспедиционного обслуживания, подчеркивает, что оба варианта имеют свои плюсы и минусы. Так, сосредоточение транспортно-экспедиционного дела в системе Министерства путей сообщения позволило бы "максимально совместить технические, коммерческие и чисто экспедиционные операции, выполнять их с минимальным штатом. Железные дороги... лучше других транспортных организаций оснащены техническими средствами: складами, служебными помещениями, погрузочно-разгрузочными машинами, контейнерами, поддонами, средствами связи" <*>. В то же время "железнодорожники не могут обслуживать грузовладельцев, пользующихся морским, речным, воздушным и автомобильным транспортом, иначе пришлось бы создавать параллельные экспедиционные предприятия на каждом отдельном виде транспорта, что вызовет дополнительные трудности и осложнит дело, так как грузовладельцу придется иметь дело с несколькими транспортно-экспедиционными предприятиями" <***>.

<*> Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. М., 1976. С. 11.

<***> Там же.

Наиболее своеобразную позицию относительно организации транспортно-экспедиционного дела высказывал Х.И. Шварц, который подчеркивал, что "идея транспортно-экспедиционного обслуживания связана с необходимостью создать для хозяйственных организаций и предприятий возможность пользоваться услугами специальной организации, которая, выступая в качестве связующего звена между потребителем транспортных услуг и перевозчиком, берет на себя заботу об отправке и получении грузов и вспомогательную работу, связанную с этим" <*>. Что же касается организации транспортно-экспедиционного дела в масштабах всей страны, то, по мнению Х.И. Шварца, "лучшую организационную форму транспортно-экспедиционной службы будет представлять межведомственная централизованная союзно-республиканская организация транспортно-экспедиционного обслуживания. Именно в этой оптимальной форме, в конце концов, по-видимому, будет со временем организована экспедиционная деятельность" <***>.

<*> Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М., 1966. С. 149.

<***> Там же. С. 148.

В этот же период стало складываться представление о целях транспортно-экспедиционной деятельности, а также о круге транспортно-экспедиционных операций и услуг, составляющих содержание такой деятельности. Цели транспортно-экспедиционного обслуживания объяснялись в юридической литературе как с позиции интересов хозяйствующих субъектов, так и с точки зрения обеспечения эффективного функционирования народного хозяйства в целом. Например, Х.И. Шварц по этому поводу писал: "Нередко промышленные, строительные, торговые, сельскохозяйственные

организации и предприятия заинтересованы в комплексном транспортном обслуживании. Этим клиентам подчас неудобно иметь дело с многочисленными транспортными предприятиями, с каждым отдельным видом транспорта. Им гораздо удобнее... чтобы их транспортные дела вела специальная организация транспортного обслуживания. Кроме того, многочисленные и трудоемкие операции, связанные с отправкой и получением грузов, завозом их и вывозом с железнодорожных станций, портов и пристаней, отвлекают промышленные и другие хозорганы и предприятия от осуществления их основной деятельности. Поэтому с точки зрения правильной организации управления народным хозяйством желательно, чтобы заботу об этом взяло на себя предприятие, специализирующееся на организации транспортировки и выступающее в роли транспортного посредника между хозяйственными предприятиями, с одной стороны, и перевозочными организациями - с другой" <*>. Этот вывод Х.И. Шварца можно рассматривать в качестве обобщенного взгляда правоведов на цели, роль и значение транспортно-экспедиционной деятельности, который сформировался в тот период.

<*> Там же. С. 147 - 148.

Что касается конкретных операций и услуг, выполняемых (оказываемых) в рамках транспортно-экспедиционного обслуживания, то их обычно дифференцировали на две группы: юридические действия и операции производственного характера (фактические действия). К первой группе относили действия по заключению договоров перевозки и совершению иных сделок, приему и выдаче грузов, расчетам за перевозки и т.п. Под операциями производственного характера понимали осуществление погрузочно-разгрузочных работ, хранение, складирование, упаковку груза и проверку его веса, такелажные работы и т.п. <*>.

<*> См., например: Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. С. 152 - 154; Шварц Х.И. Указ. соч. С. 153 - 155.

В зависимости от объема выполняемых (оказываемых) транспортно-экспедиционных услуг в литературе выделяли полное и частичное транспортно-экспедиционное обслуживание. Например, В.К. Андреев пишет: "При полном обслуживании предприятие выполняет комплекс транспортно-экспедиционных операций на всем пути следования грузов от склада отправителя до склада получателя, включая завоз и вывоз грузов автомобильным транспортом со станций и из портов. При частичном обслуживании, наиболее распространенном в нашей стране, обслуживание клиента ограничивается либо конечной стадией процесса транспортировки груза (получение от железнодорожного, водного, воздушного транспорта и доставка на склад получателя), либо его начальной стадией (доставка и сдача груза станции, порту, пристани), причем на каждой из этих стадий могут выполняться не все, а лишь отдельные операции" <*>.

<*> Андреев В.К. Указ. соч. С. 9 - 10. См. также: Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. С. 161 - 162; Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. М., 1973. С. 206 - 207; Шварц Х.И. Указ. соч. С. 165 - 166.

Указанный договор определялся О.С. Иоффе следующим образом: "Экспедиция - это договор, в силу которого одна сторона, экспедитор, обязуется отправлять или получать грузы для другой стороны, клиента, обязующегося, в свою очередь, передавать для отправки и принимать прибывшие грузы, а также уплачивать экспедитору обусловленное вознаграждение" <*>.

<*> Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 543.

О.С. Иоффе полагал, что экспедиция представляет собой один из видов деятельности по оказанию услуг, и поэтому ставил ее в общий ряд с договорами хранения, поручения, комиссии. Отличие договора экспедиции от иных названных видов договоров об оказании услуг состоит в том, что договор хранения направлен на фактические, а договоры поручения и комиссии - на юридические действия, в то время как в договоре экспедиции сочетаются действия фактического и юридического порядка. К фактическим действиям, выполняемым экспедитором, О.С. Иоффе относил такие действия, как доставка груза на транспорт или с транспорта на склад получателя, погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов до сдачи их органам транспорта или до момента их вручения клиенту и др.; к юридическим - действия, связанные с оформлением сдачи и получения грузов. "Тесное переплетение фактических и юридических действий, - писал О.С. Иоффе, - и выделяет экспедицию из числа других договоров по оказанию услуг" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 544. Надо заметить, что действовавшее в то время российское гражданское законодательство не знало агентского договора, по которому агент обязуется совершать юридические и иные действия (ст. 1005 ГК РФ).

Определяя место договора экспедиции среди других гражданско-правовых договоров и сферу его применения, О.С. Иоффе подчеркивал, что отдельные элементы работы экспедитора как будто бы полностью укладываются в рамки других договоров: погрузочно-разгрузочные работы охватываются договором подряда; доставка груза - договором перевозки; обеспечение его сохранности - договором хранения; оформление сдачи и приемки груза - договорами поручения и комиссии. Но такой анализ был бы ошибочным по двум причинам. "Во-первых, все действия, совершаемые экспедитором по обслуживанию клиента, - отмечал О.С. Иоффе, - образуют единый и недробимый процесс, юридическое регулирование которого осуществимо лишь при помощи одного, а не нескольких договоров. Во-вторых, цементирует единство этого процесса вспомогательный характер деятельности экспедитора по отношению к транспортным перевозкам. Вне связи с транспортом нет и договора экспедиции. В свою очередь такая связь делает экспедиционную работу настолько специфической, что она выходит за рамки всех других гражданско-правовых обязательств и нормируется с помощью особого юридического института - договора экспедиции" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 544 - 545.

Иначе определял понятие договора экспедиции и сферу его применения М.Е. Ходунов. По его мнению, те организации, которые отправляют и принимают от транспортных организаций грузы по доверенности своих клиентов, "было бы правильнее именовать не экспедиционными конторами, а агентами по отправлению и приему грузов, тем более что при сдаче грузов к перевозке они не составляют и не подписывают перевозочные документы, а лишь доставляют на станции, порты и пристани отправления грузы, упакованные отправителем вместе с накладными, заполненными и подписанными отправителями" <*>. Для М.Е. Ходунова основной признак правоотношений, регулируемых договором экспедиции, заключается в том, "принимает ли на себя обслуживающая клиента организация обязательства только перед клиентом или перед перевозчиком". Только в последнем случае, указывал он, "договор, заключенный клиентом и обслуживающей его организацией, заслуживает названия договора экспедиции. Именно те договоры, по которым одна сторона обязуется вступить в договор перевозки от своего имени, но за счет другой стороны, заслуживают предпочтения с точки зрения интересов народного хозяйства, как способствующие повышению ответственности тех организаций, которые претендуют на признание их экспедиторами, а вместе с тем и улучшению качества их работы" <***>.

<*> Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. С. 156 - 157.

<***> Там же. С. 157 - 158.

В рассуждениях М.Е. Ходунова несколько смущает акцент не на юридических признаках, ограничивающих сферу применения договора экспедиции, а скорее на целесообразности такого регулирования (с точки зрения интересов народного хозяйства). Соответствующим образом М.Е. Ходуновым определялось понятие договора экспедиции: "По договору экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется сдать к перевозке вверенный ей груз от своего имени, но за счет другой стороны (клиента) либо получать от перевозчика адресованный ей груз для передачи клиенту или для переправки в адрес, указанный клиентом". К числу обязательных признаков всякого договора экспедиции, по мнению М.Е. Ходунова, должно относиться то обстоятельство, что "по договору, заключенному экспедитором с перевозчиком, отправителем считается экспедитор, хотя бы в перевозочном документе и было указано, что он действует по поручению клиента. Если груз направлен в адрес экспедитора, то он считается получателем, хотя бы в перевозочном документе и было указано, что груз направлен ему для передачи клиенту" <*>.

<*> Там же. С. 162 - 163.

Такой подход "грешит" двумя юридическими неточностями. Во-первых, экспедитор (в понимании М.Е. Ходунова) обязуется совершать транспортно-экспедиционные операции лишь в отношении "вверенного" ему груза, что свидетельствует о том, что договор экспедиции приобретает реальный характер, а в этом случае он теряет свое отличие (консенсуальность) от договора перевозки конкретного груза и предстает в виде договора "мини-перевозки", дополнительного по отношению к основной перевозке груза. Во-вторых, транспортная накладная представляет собой письменную форму самостоятельного договора перевозки конкретного груза, участниками которого признаются лишь организации, указанные в транспортной накладной в качестве соответственно

грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей. Субъектный состав правоотношения по договору перевозки конкретного груза не может произвольно изменяться в зависимости от того, обслуживаются ли грузоотправители или грузополучатели организацией-экспедитором на основе договора экспедиции.

Особого рассмотрения заслуживает позиция Х.И. Шварца, поскольку взгляды этого ученого, как представляется, в наибольшей степени соответствуют современным представлениям о роли и значении договора транспортной экспедиции. Определяя сферу применения договорных отношений по транспортной экспедиции, Х.И. Шварц указывал: "Развитие транспорта привело к созданию экспедиции. С одной стороны, экспедиция специализировалась и породила договор... о полном экспедиционном обслуживании, с другой - она стала неотъемлемым элементом транспортного процесса, в котором за ней закреплена роль дополнительной к перемещению груза услуги. Это свидетельствует о неосновательности попыток отрыва экспедиции от перевозки и, наоборот, подтверждает неразрывную связь этих элементов транспортного процесса" <*>. Истинный смысл и значение договора экспедиции Х.И. Шварц видел в том, что, заключая с грузоотправителем "договор на доставку грузов от дверей его предприятия или склада до конечного пункта назначения груза, который укажет этот отправитель, безотносительно к тому, каким видом (или видами) транспорта груз должен быть перемещен к пункту назначения, транспортно-экспедиционная организация принимает груз от отправителя в пункте отправления и на основе первого договора заключает договор (или договоры) перевозки, обеспечивающий наиболее рациональную в данных условиях доставку груза в пункт назначения" <***>.

<*> Шварц Х.И. Указ. соч. С. 165.

<***> Там же. С. 164.

Х.И. Шварц полагал, что договор транспортной экспедиции как таковой должен строиться на началах полного обслуживания клиента, "ибо только такое обслуживание соответствует его целям, а именно: полностью освободить отправителя от забот, связанных с доставкой данного груза". Этой идее созвучно положение о том, что "экспедитор должен заключать договоры перевозки лишь от своего имени" <*>.

<*> Там же. С. 164 - 165.

Правда, договор экспедиции, предусматривающий полное транспортно-экспедиционное обслуживание клиента, по мнению Х.И. Шварца, "не что иное, как особого рода договор перевозки, а именно: договор об организации перевозки или, если можно так выразиться, договор общей перевозки, общей потому, что им обеспечивается перемещение груза от дверей предприятия-отправителя к дверям предприятия-получателя, договор, за которым последует конкретный договор перевозки экспедитора с избранным им перевозчиком" <*>. Однако в данном случае, видимо, имеет место не совсем удачное использование терминов (например, "договор об организации перевозки") при правильном понимании существа и значения правоотношений, связанных с транспортно-экспедиционным обслуживанием. Об этом свидетельствует следующий вывод Х.И. Шварца: "Транспортно-экспедиционная организация, заключив с клиентом договор экспедиции, принимает на

себя ответственность за перевозку грузов от пункта отправления до пункта назначения, "от двери до двери". При этом "грузоотправитель имеет дело только с транспортно-экспедиционной организацией, а не с теми перевозчиками, которые фактически осуществляют перемещение груза" <*>.

<*> Там же. С. 165.

<***> Там же. С. 166.

По мнению В.К. Андреева, транспортно-экспедиционное обслуживание "по своему экономическому содержанию шире транспортно-экспедиционной деятельности и представляет собой сочетание вспомогательной перевозки и транспортно-экспедиционных операций..." <*>. Последнее обстоятельство (вспомогательная перевозка как обязательный элемент транспортно-экспедиционных правоотношений) приводит В.К. Андреева к выводу о том, что договором транспортной экспедиции охватываются правоотношения, связанные с завозом (вывозом) грузов на железнодорожные станции, в морские, речные порты и аэропорты организациями автомобильного транспорта, осуществляющими транспортно-экспедиционное обслуживание отправителей и получателей грузов. К сфере транспортно-экспедиционного обслуживания, по мнению В.К. Андреева, относится также деятельность объединенных транспортных хозяйств, "которые имеют на своем балансе железнодорожные подъездные пути и локомотивы. Перемещая принятые от железной дороги вагоны с грузами на склады клиентов и обратно, эти предприятия выполняют погрузочно-разгрузочные работы, прием и сдачу грузов, расчетные и другие транспортно-экспедиционные операции" <***>. Понятие же договора, опосредующего соответствующие правоотношения, определялось В.К. Андреевым следующим образом: "...по договору транспортно-экспедиционного обслуживания экспедитор обязуется отправлять и получать грузы для клиента с доставкой их на станцию, в порт (пристань) или на склад, а клиент в свою очередь обязуется передавать для отправки и принимать доставляемые экспедитором грузы, а также уплачивать обусловленное вознаграждение". Кроме того, подчеркивал В.К. Андреев, "экспедитор может принять на себя по договору обязанности по выполнению операций, связанных с перевозкой (погрузочно-разгрузочные, складские и другие работы)" <***>.

<*> Андреев В.К. Указ. соч. С. 9.

<***> Там же.

<****> Там же. С. 44.

Надо отдать должное российским правоведом. Ведь в то время, когда издавались цитируемые научные труды, российское гражданское законодательство не содержало понятия договора транспортной экспедиции и не обеспечивало более или менее внятного правового регулирования правоотношений, возникавших при транспортно-экспедиционном обслуживании грузоотправителей и грузополучателей.

Система правового регулирования транспортно-экспедиционного обслуживания в советской России сложилась лишь к началу 80-х гг. XX в. Однако и в этот период регламентация указанных правоотношений оставалась фрагментарной и непоследовательной, поскольку она была направлена

лишь на урегулирование неких транспортно-экспедиционных операций и услуг, осуществлявшихся автотранспортными предприятиями и организациями при перевозках грузов.

2. Правовое регулирование транспортно-экспедиционного обслуживания

В ходе кодификации гражданского законодательства, которая имела место в СССР и в РСФСР в 60-е гг. XX в., договор транспортной экспедиции остался вне поля зрения законодателя: Основы гражданского законодательства 1961 г. и Гражданский кодекс РСФСР 1964 г. не содержали каких-либо норм, которые регулировали бы договор транспортной экспедиции как самостоятельный договор либо в качестве разновидности иного гражданско-правового договора. Правда, некоторые немногочисленные нормы об обязательствах экспедиции были включены в гражданские кодексы Азербайджанской, Казахской, Молдавской и Узбекской союзных республик, однако они не содержали позитивных правил, а лишь отсылали к транспортным уставам и кодексам.

Как отмечалось, на территории РСФСР в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 19 ноября 1979 г. N 1025 "О мерах по улучшению транспортно-экспедиционного обслуживания в РСФСР" транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей при перевозке грузов как в прямом автомобильном сообщении, так и в смешанном сообщении было возложено на автотранспортные предприятия и организации общего пользования, входящие в систему Министерства автомобильного транспорта РСФСР. С этого момента дальнейшее развитие законодательства о транспортно-экспедиционном обслуживании осуществлялось в основном в рамках правового регулирования автомобильных перевозок грузов. В частности, в Устав автомобильного транспорта (далее - УАТ) РСФСР, утвержденный Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. N 12 <*>, был включен раздел VIII "Транспортно-экспедиционные операции и услуги, оказываемые предприятиями и организациями автомобильного транспорта общего пользования". Согласно ст. 124 УАТ РСФСР предприятия и организации автомобильного транспорта общего пользования выполняют для предприятий, организаций, учреждений и населения связанные с перевозками операции и услуги (транспортно-экспедиционные операции и услуги) при доставках грузов как в прямом автомобильном сообщении, так и в смешанном автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном, автомобильно-авиационном сообщении. Что касается перечня транспортно-экспедиционных операций и услуг, осуществляемых предприятиями и организациями автомобильного транспорта, а также порядка их осуществления, то в этой части УАТ РСФСР (ст. 125) отсылает к правилам перевозок грузов автомобильным транспортом.

<*> СП РСФСР. 1969. N 2 - 3. Ст. 8.

Вскоре Министерством автомобильного транспорта РСФСР по согласованию с Госпланом РСФСР и Госарбитражем РСФСР были утверждены Правила транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР (11 ноября 1980 г.) <*>, которые (как это объявлялось самими Правилами) были призваны урегулировать порядок осуществления на территории РСФСР транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений - грузоотправителей и грузополучателей предприятиями и организациями автомобильного транспорта общего пользования (узловыми транспортно-экспедиционными предприятиями, производственными объединениями, автокомбинатами и др.). В качестве цели

транспортно-экспедиционного обслуживания провозглашалось выполнение для грузоотправителей и грузополучателей связанных с перевозкой грузов операций и услуг (транспортно-экспедиционных операций и услуг).

<*> См. раздел 27 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом // Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. 2-е изд., доп. М.: Транспорт, 1984. С. 101 - 114.

Правила транспортно-экспедиционного обслуживания не могут рассматриваться в качестве нормативного акта, регулирующего договор транспортной экспедиции. Скорее, им обеспечивается регламентация некоторых операций и услуг, выполняемых (оказываемых) автотранспортными организациями в качестве дополнительных при осуществлении как обычных, так и централизованных перевозок грузов. Соответствующим образом дифференцируется и правовое регулирование: Правилами предусмотрен различный правовой режим транспортно-экспедиционного обслуживания при перевозках грузов в прямом автомобильном сообщении, а также в смешанном автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном и автомобильно-авиационном сообщении.

В первом случае (прямое автомобильное сообщение) при наличии договора об организации перевозок (годового договора перевозки грузов автомобильным транспортом) указанный договор может быть дополнен условием о том, что соответствующий автоперевозчик осуществляет также транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителя (грузополучателя). Это означает, что автотранспортная организация в дополнение к обязательствам перевозчика берет на себя обязанность обеспечить: прием грузов к перевозке автомобильным транспортом по надлежаще оформленным грузоотправителями товарно-транспортным документам; сопровождение и охрану грузов при перевозке (т.е. за рулем автомобиля будет находиться водитель-экспедитор); сдачу грузов грузополучателям с надлежащим оформлением товарно-транспортных документов. Данные услуги при наличии в годовом договоре условия о транспортно-экспедиционном обслуживании должны оказываться автотранспортной организацией в обязательном порядке.

Как видим, указанные "операции и услуги" не выходят за рамки нормально понимаемого содержания обязательств перевозчика, вытекающих из договора перевозки груза автомобильным транспортом, а само "транспортно-экспедиционное обслуживание" на самом деле представляет отказ автотранспортной организации от односторонних льгот и преимуществ, предоставляемых перевозчику ведомственным по своему характеру транспортным законодательством (естественно, за дополнительную плату).

Помимо указанных обязательных операций и услуг в годовом договоре автомобильной перевозки грузов по согласованию сторон может предусматриваться выполнение выходящих за рамки обязательств перевозчика дополнительных операций и услуг. К их числу относятся следующие обязанности автотранспортной организации: ведение учетных карточек для грузоотправителя по выполнению объемов перевозок в соответствии с годовым договором; предварительная подготовка груза к перевозке (подсортировка, подгруппировка, затаривание, пакетирование, взвешивание, заполнение бирки, нанесение маркировки и т.д.); внутрискладская переработка грузов; погрузка и выгрузка грузов; предоставление в пользование средств укрытия груза; кратковременное хранение грузов на складах автотранспортной организации; другие операции и услуги.

Однако и в данном случае названные операции и услуги, которые могут быть оказаны

грузоотправителю или грузополучателю, вряд ли могут быть названы транспортно-экспедиционными. Речь идет о неких дополнительных обязанностях, которые по усмотрению сторон и по их обоюдному согласию возлагаются на автотранспортную организацию, выступающую в роли перевозчика, и выполняются последней на возмездной основе. С точки зрения современного законодательства, годовой договор на перевозку грузов автомобильным транспортом, содержащий условия о выполнении автоперевозчиком названных дополнительных операций, следовало бы квалифицировать как смешанный договор, состоящий как из обязательств по организации перевозок грузов, так и из обязательств по возмездному оказанию услуг. И не более того. Очевидно, что, как и в первом случае, осуществление перевозчиком названных дополнительных операций и услуг никак не создает особого обязательства транспортной экспедиции.

Что касается второго вида транспортно-экспедиционного обслуживания, а именно транспортно-экспедиционного обслуживания в смешанном автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном и автомобильно-авиационном сообщении, то на самом деле имеются в виду не перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, а те транспортно-экспедиционные операции и услуги, которые автотранспортные организации выполняют для клиентов при осуществлении централизованного завоза (вывоза) грузов на станции железных дорог, в морские, речные порты и аэропорты.

Для этих правоотношений характерна сложная структура договорных связей: автотранспортные организации, осуществляющие централизованную перевозку грузов на станции железных дорог, в порты, на пристани, аэропорты, должны были заключать с организациями соответствующих видов транспорта договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов, а затем оформлять договорные отношения с клиентами (грузоотправителями и грузополучателями) путем заключения с каждым из них договора на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты. Причем условия договора на централизованную перевозку грузов, предлагаемые клиентам, были, по сути, предопределены договорами на централизованный завоз (вывоз) грузов, заключаемыми между автотранспортными предприятиями и организациями соответствующих видов транспорта.

Ведомственный характер нормотворчества в области правового регулирования деятельности транспорта, имевший место в советский период, не позволял учитывать в полной мере интересы грузоотправителей и грузополучателей, а, напротив, предопределил заведомые преимущества в отношении транспортных организаций. Да и хронологически нормативные акты, регулирующие взаимоотношения, складывающиеся между автотранспортными предприятиями и организациями иных видов транспорта при централизованном завозе (вывозе) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты, появились задолго до издания Правил транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР. Например, Правила централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом общего пользования на станции железных дорог, расположенные на территории РСФСР, были утверждены Министерством путей сообщения СССР и Министерством автомобильного транспорта РСФСР 27 октября 1976 г. <*>.

<*> Соответствующие Правила централизованного завоза (вывоза) грузов в порты (на пристани), аэропорты утверждены в 1973 г. См.: Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. 2-е изд., доп. С. 114 - 165.

Вместе с тем годовые договоры на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты действительно включали в себя обязательства автотранспортных организаций по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузоотправителей и грузополучателей.

3. Договор на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов

При перевозке грузов в автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном, автомобильно-авиационном сообщении условия транспортно-экспедиционного обслуживания должны были предусматриваться в договорах на централизованную перевозку грузов, заключаемых на основе Типового годового договора на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты (далее - Типовой договор), утвержденного Минавтотрансом РСФСР 6 февраля 1981 г. по согласованию с Госпланом РСФСР и Госарбитражем РСФСР <*>. Данный Типовой договор имел силу юридического акта, а его условия рассматривались в качестве обязательных правил.

<*> Приложение N 1 к Правилам транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР // Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. 2-е изд., доп. С. 104 - 109.

Таким образом, при решении вопросов, связанных с выполнением автотранспортными предприятиями транспортно-экспедиционных операций и услуг, стороны должны были руководствоваться УАТ РСФСР, другими законодательными актами, Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР, типовыми договорами, а по вопросам, не урегулированным Правилами и типовыми договорами, - Общими правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, а также нормами транспортных уставов, кодексов и правил, действующих на соответствующем виде транспорта.

При разрешении споров, возникающих между организациями-грузоотправителями (грузополучателями) и автотранспортными предприятиями в связи с транспортно-экспедиционным обслуживанием, государственные арбитражи РСФСР также руководствовались инструктивными указаниями Госарбитража РСФСР от 20 октября 1983 г. N И-2/7 "О рассмотрении споров, связанных с транспортно-экспедиционным обслуживанием грузоотправителей и грузополучателей автомобильным транспортом".

Как отмечалось, заключение договоров на централизованную перевозку грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты автотранспортными организациями с их клиентами - грузоотправителями и грузополучателями, а нередко и содержание указанных договоров предопределялись наличием договорных отношений между автотранспортными организациями общего пользования и организациями иных видов транспорта по централизованному завозу (вывозу) грузов.

Порядок организации централизованного завоза (вывоза) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты, права и обязанности предприятий автомобильного и железнодорожного транспорта регламентировались соответствующими Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом общего пользования на станции железных дорог, в порты (пристани), аэропорты, расположенные на территории РСФСР. Конкретные обязанности сторон были предусмотрены типовыми договорами на централизованный завоз (вывоз) грузов автомобильным транспортом общего пользования, являвшимися приложениями к указанным Правилам <*>.

<*> См.: Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. 2-е изд., доп. С. 114 - 165.

В целях обеспечения единства практики применения указанных нормативных актов Госарбитражем СССР были изданы инструктивные указания от 18 июня 1982 г. N И-1-1 "О рассмотрении споров, возникающих при заключении и исполнении договоров на централизованный завоз и вывоз грузов между автомобильным транспортом общего пользования и станциями железных дорог, портами (пристанями), аэропортами" <*>.

<*> См.: Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. М., 1983. С. 238 - 242.

Что касается договоров на централизованную перевозку грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты, которые заключались на основе Правил транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР и соответствующего типового договора, то в соответствии с указанными договорами централизованному завозу и вывозу автомобильным транспортом подлежали все грузы грузоотправителей (грузополучателей), за исключением опасных, наливных и запрещенных к перевозке (п. 2 Типового договора).

Как видно, в этом перечне нет указаний относительно скоропортящихся грузов. Вместе с тем автотранспортные предприятия зачастую отказывались вывозить такие грузы, ссылаясь на трудности, возникающие при их приемке от других видов транспорта. Подобные отказы автопредприятий от вывоза скоропортящихся грузов признавались государственными арбитражами неправомерными.

Практика госарбитражей также исходила из того, что при вывозе скоропортящихся грузов из портов (с пристаней), аэропортов автотранспортные предприятия обязаны принимать такие грузы от других органов транспорта и доставлять их грузополучателям <*>.

<*> Пункт 2 инструктивных указаний Госарбитража РСФСР от 20 октября 1983 г. N И-2/7 "О рассмотрении споров, связанных с транспортно-экспедиционным обслуживанием грузоотправителей и грузополучателей автомобильным транспортом".

Особым образом решался вопрос о вывозе скоропортящихся грузов лишь со станций железных

дорог. Дело в том, что указаниями директивных органов была установлена обязанность железных дорог производить своими силами и средствами все погрузочно-разгрузочные работы, связанные с перевозкой по железным дорогам товаров народного потребления (кроме скоропортящихся грузов). А согласно § 7 Правил транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР на автотранспортные предприятия была возложена обязанность приема грузов от станций железных дорог, морских, речных портов и аэропортов. Как же могли приниматься скоропортящиеся грузы, если они не выгружались и не выдавались автопредприятиям железной дорогой? Поэтому обязанность вывоза скоропортящихся грузов со станций железных дорог могла быть возложена на автотранспортные предприятия лишь с определенной оговоркой: согласно инструктивным указаниям Госарбитража РСФСР от 20 октября 1983 г. № И-2/7 при разрешении споров по вопросу включения в договоры на централизованную перевозку грузов условия о вывозе со станций железных дорог скоропортящихся грузов госарбитражи должны были исходить из того, что автотранспортные предприятия не вправе отказаться от вывоза таких грузов, если их погрузка и выгрузка на железнодорожных станциях осуществлялись силами железных дорог.

Согласно § 3 Правил централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом общего пользования на станции железных дорог при централизованном завозе (вывозе) грузов автотранспортные предприятия были обязаны обеспечить своевременный завоз и вывоз всех грузов, прием и выдача которых производятся на местах общего пользования станций железных дорог. В связи с этим признавались неправомерными требования грузоотправителей (грузополучателей) о включении в объем централизованного завоза (вывоза) грузов по договору централизованной перевозки таких грузов, погрузка и выгрузка которых осуществлялась на подъездных путях предприятий и организаций, прирельсовых складах предприятий и организаций и других пунктах заказчиков и железной дороги, не относящихся к местам общего пользования.

В договоре на централизованную перевозку грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), в аэропорты стороны должны были определять годовой объем перевозок грузов с распределением по кварталам. В соответствии с годовым договором и в пределах квартального объема автотранспортная организация по согласованию с клиентом (заказчиком) утверждала месячные объемы и определяла декадные задания на завоз (вывоз) грузов на первый месяц соответствующего квартала. Декадные задания на второй и третий месяцы квартала устанавливались в таком же порядке за 10 дней до начала соответствующего месяца. Среднесуточный объем завоза (вывоза) грузов определялся заказчиком по согласованию с автотранспортной организацией в процентах от декадного объема с отклонением в ту или другую сторону в пределах 2 - 10%. В случае поступления грузов в адрес заказчика в количестве, превышающем среднесуточный объем, автотранспортная организация совместно с заказчиком должна была принимать дополнительные меры к вывозу всего количества груза, прибывшего в адрес заказчика, в пределах сроков бесплатного хранения. Правда, автотранспортная организация не несла ответственности перед заказчиком за невывоз грузов, превышающих среднесуточный объем: указанная ответственность наступала лишь за невывоз грузов в количествах, предусмотренных в декадном плановом задании.

Правила централизованного завоза (вывоза) грузов, регулирующие взаимоотношения автотранспортных организаций с организациями иных видов транспорта, предусматривали порядок, при котором остатки грузов, невывезенных со станции по вине организации автомобильного транспорта, включались в суточный объем вывоза на планируемые сутки сверх установленных объемов. Однако ответственность за невывоз грузов стороны несли исходя из запланированного объема без учета невывезенного груза в предыдущие сутки.

Согласно § 27 указанных Правил предприятия автомобильного транспорта при несвоевременном вывозе грузов со станций железных дорог уплачивали организациям железнодорожного транспорта сборы за хранение грузов, предусмотренные ст. 52 и 62 Устава железных дорог СССР.

Применение данной нормы вызывало споры относительно объема грузов, за хранение которых железная дорога вправе начислить сборы, а также порядка взыскания этих сборов с автотранспортного предприятия. В инструктивных указаниях от 18 июня 1982 г. № И-1-1 Госарбитраж СССР разъяснил, что автопредприятие обязано уплатить железной дороге сборы за хранение независимо от выполнения согласованного объема вывоза грузов. Станции железных дорог не вправе списывать сборы за хранение грузов в безакцептном порядке с автопредприятий, а также предъявлять требования об уплате таких сборов непосредственно к предприятиям, учреждениям и организациям, в адрес которых поступили грузы.

В случаях, когда сбор за хранение уплачивался автопредприятием железной дороге по причине невывоза им согласованного суточного объема вывоза грузов, автопредприятие было не вправе взыскивать эти сборы с грузополучателя.

Применительно к объемам завоза (вывоза) грузов в практике государственных арбитражей имели место случаи, когда запланированный автотранспортному предприятию объем перевозок оказывался меньше лимита на автоуслуги, утвержденного клиенту, в связи с чем при заключении договора на централизованный завоз (вывоз) грузов с отделением железной дороги между транспортными организациями возникали разногласия. Такие споры органы государственного арбитража должны были решать исходя из установленных планов, поскольку госарбитраж был не вправе рассматривать вопросы, связанные с установлением или изменением плановых показателей производственно-хозяйственной деятельности.

Одним из основных вопросов, возникавших при заключении договоров на централизованную перевозку грузов, являлся вопрос о том, какие операции и услуги должны были выполняться автотранспортным предприятием, осуществляющим транспортно-экспедиционное обслуживание. Согласно Правилам транспортно-экспедиционного обслуживания все операции и услуги при транспортно-экспедиционном обслуживании дифференцировались на две группы: обязательные и дополнительные.

В § 7 Правил был установлен перечень обязательных операций и услуг, выполняемых автопредприятием при централизованных перевозках грузов, - целый ряд операций, осуществляемых как по отправлению, так и по прибытию грузов. К числу обязательных относились, в частности, следующие операции и услуги: представление станции железной дороги, порту (пристани), аэропорту декадной заявки на отправление грузов от имени заказчика в счет установленного для него плана перевозок; получение от соответствующей транспортной организации разрешения на завоз (вывоз) грузов согласно установленному расписанию приема грузов и информирование заказчика об этом; прием грузов от заказчика; сопровождение и охрана грузов при перевозке автомобильным транспортом; сдача грузов станции железной дороги, порту (пристани), аэропорту отправления; оплата стоимости перевозок и дополнительных сборов железной дороге, морскому, речному и воздушному транспорту и получение от соответствующих транспортных организаций документов, подтверждающих прием грузов к перевозке и ее оплату; доставка заказчику квитанций на сданные к отправлению грузы и других документов.

В отношении заказчиков, выступающих в роли получателей грузов, автотранспортной

организацией должны были выполняться в обязательном порядке следующие операции и услуги: раскредитование документов на прибывшие в адрес заказчика грузы и информирование заказчика об этом; прием грузов от станции железной дороги, порта (пристань), аэропорта; сопровождение и охрана грузов при их доставке автомобильным транспортом заказчику; сдача грузов заказчику; оформление товарно-транспортных накладных на перевозку грузов автомобильным транспортом; доставка заказчику транспортных документов (п. 5 Типового договора).

Обязательные операции и услуги подлежали включению в договор. Если автотранспортное предприятие заявляло о невозможности выполнения той или иной операции и представляло соответствующие доказательства, вопрос должен был решаться госарбитражем в каждом конкретном случае с учетом всех обстоятельств спора.

При разрешении таких споров госарбитражи также исключали из договоров условия, направленные на необоснованное ограничение предусмотренных Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания обязанностей автотранспортных предприятий.

В годовых договорах на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты стороны могли предусматривать выполнение автотранспортными предприятиями следующих дополнительных операций и услуг: наведение справок о движении грузов; маркировку предназначенных к отправлению грузов, изготовление и заполнение бирок; завоз грузов на склады, укрупнение мелких отправок и подгруппировку грузов по направлениям и назначению; краткосрочное хранение грузов на собственных или арендованных складах; погрузку грузов у отправителей и разгрузку - у получателей; предъявление претензий и исков железнодорожному, водному и воздушному транспорту за просрочку в доставке грузов; иные операции и услуги.

Выполнение дополнительных операций и услуг могло предусматриваться в договорах по согласованию сторон с учетом местных условий и возможностей. При разрешении споров о включении в договор дополнительных операций и услуг госарбитражи с учетом конкретных обстоятельств спора запрашивали заключение вышестоящей организации автомобильного транспорта о возможности выполнения соответствующих операций и услуг и принимали решение на основе этого заключения.

Вместе с тем круг обязанностей заказчика по договору на централизованную перевозку грузов был намного шире, нежели круг транспортно-экспедиционных операций и услуг, выполняемых автотранспортным предприятием для заказчика. Так, заказчик по этому договору обязывался: принимать от автопредприятия прибывающие в его адрес грузы в сроки, установленные соответствующими транспортными уставами и кодексами, а также передавать в указанные сроки автопредприятию грузы для отправки другими видами транспорта, для чего обеспечивать работу складов не менее чем в две-три смены, в том числе в выходные и праздничные дни, не допуская в эти дни снижения объема погрузочно-разгрузочных работ; выдать автопредприятию постоянную доверенность в двух экземплярах с разрешением на выполнение от его имени операций на станции железной дороги, в порту (на пристани) и аэропорту; представить справку, характеризующую работу складов или пунктов сдачи (приема) грузов; заблаговременно сообщать письменно о последующих изменениях режима работы, адресов и телефонов, а также лиц, ответственных за прием информации, прием (сдачу) грузов и т.д.; осуществлять своими силами и средствами погрузку на автомобили и разгрузку с автомобилем грузов на своих складах и базах без перерыва на обед; до прибытия автомобиля под погрузку подготавливать груз к перевозке; проверять перед погрузкой пригодность в коммерческом отношении подвижного состава для перевозки данного груза; содержать подъездные

пути к пунктам погрузки и выгрузки, а также погрузочно-разгрузочные площадки в исправном состоянии; представлять автопредприятию не позднее чем за пять дней до начала планируемого месяца месячный план отправления грузов по железной дороге, портам (пристаням), аэропортам; заблаговременно до наступления декады передать автопредприятию декадную заявку на отгрузку грузов; заполнять в установленном порядке транспортные документы железнодорожного, морского, речного и воздушного транспорта на отправляемые грузы и передавать эти документы автопредприятию; после выгрузки груза очистить автомобили и контейнеры от остатков груза, а в необходимых случаях промыть и продезинфицировать; ежедневно, включая выходные и праздничные дни, принимать по телефону информацию о поступлении и вывозе грузов и передавать информацию о готовности грузов к отправлению и разгруженных прицепов и полуприцепов к вывозу с территории заказчика, о чем вести запись в специальном журнале с указанием времени приема, передачи, фамилии и должности лица, принявшего и передавшего информацию; предоставлять шоферу-экспедитору телефон для служебного пользования; обеспечивать сохранность оборотных прицепов, полуприцепов и контейнеров, оставленных на территории заказчика для погрузки и разгрузки (п. 8 Типового договора).

Как видим, одно перечисление обязанностей заказчика по договору на централизованную перевозку грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты очевидно свидетельствует о том, что транспортные министерства и ведомства, разрабатывавшие конструкцию этого договора, да и в целом схему транспортно-экспедиционного обслуживания, отнюдь не были озабочены необходимостью освобождения грузоотправителей и грузополучателей от несвойственных им функций обеспечения транспортировки грузов, что в нормальных рыночных условиях является целью договора транспортной экспедиции. Скорее, как это часто бывало в советский период, их усилия были направлены на решение чисто ведомственной задачи своевременного вывоза грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней) и аэропортов, которая выдавалась за крупную народнохозяйственную проблему. И как обычно случалось в тот период, транспортные министерства и ведомства решали эту проблему за счет клиентов, которых они были призваны обслуживать.

Особенно наглядно данное обстоятельство обнаруживало себя при рассмотрении государственными арбитражами многочисленных споров между автотранспортными предприятиями и заказчиками, возникавших как при заключении договоров на централизованную перевозку грузов, так и при исполнении вытекающих из них обязательств.

Надо сказать, что государственные арбитражи, несмотря на ярко выраженный ведомственный характер применяемого ими законодательства, все же стремились к обеспечению более или менее справедливого регулирования правоотношений, связанных с централизованными перевозками грузов, которое учитывало бы не только интересы транспортных организаций, но и заказчиков-грузоотправителей и грузополучателей.

Особенной остротой отличались разногласия сторон, связанные с установлением в договоре числа смен работы складов грузоотправителей и грузополучателей, персонал которых нередко отказывался работать во вторую и третью смены, ссылаясь на нерегулярность и небольшой объем отправления и получения грузов.

Разрешая такие споры, государственные арбитражи исходили из того, что Типовым договором на централизованную перевозку грузов была установлена обязанность предприятий и организаций - грузоотправителей и грузополучателей обеспечивать работу баз и складов, как правило, в две-три смены, в том числе в выходные и праздничные дни, не допуская снижения объема погрузочно-разгрузочных работ.

Вместе с тем транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей, отправляющих (получающих) грузы нерегулярно и в небольших объемах, должно осуществляться с учетом конкретных условий и возможностей. В этих случаях по соглашению сторон в договоре мог быть предусмотрен режим работы баз и складов по отправлению и приемке грузов от одной до полутора смен.

При этом Госарбитраж РСФСР обращал внимание госарбитражей на необходимость включения в договор условия об обязательной выгрузке (погрузке) груза при поступлении информации от автопредприятия о завозе (вывозе) груза независимо от режима работы баз и складов грузоотправителей (грузополучателей). Необходимо также было иметь в виду, что отсутствие у грузоотправителей (грузополучателей) указанной информации не освобождало их от возмещения автотранспортным предприятиям убытков от уплаты сборов за хранение грузов и штрафов соответствующим транспортным организациям. Однако в этом случае не подлежали взысканию с заказчиков штраф за простой автомобилей, стоимость прогона автомобилей, а также другие убытки автомобильного транспорта, вызванные доставкой груза или подачей автомобилей под погрузку в нерабочее время <*>.

<*> Пункт 4 инструктивных указаний Госарбитража РСФСР от 20 октября 1983 г. N И-2/7.

Типовым договором на централизованную перевозку грузов (п. 7) была установлена обязанность автотранспортных предприятий предупреждать грузоотправителей и грузополучателей до 15 часов о завозе (вывозе) грузов во вторую и третью смены, а о завозе (вывозе) в выходные и праздничные дни - до 17 часов дня, предшествующего завозу (вывозу), и сообщать ориентировочное время (вывоза) и количество груза.

Вопрос заключался в том, что действовавшим законодательством не были предусмотрены какие-либо гарантии выполнения данной обязанности автотранспортом, не были установлены также какие-либо отрицательные последствия для автотранспорта в связи с невыполнением этой обязанности. Это привело к тому, что грузоотправители и грузополучатели по своей инициативе стали включать в договор условия, предусматривающие такие последствия. Скажем, в случае, если груз доставлялся без предварительного уведомления, заказчику предоставлялось определенное время на организацию выгрузки груза, которое не засчитывалось в простой автомобиля и контейнеров.

Госарбитраж РСФСР признал, что такие действия противоречат законодательству: независимо от передачи соответствующей информации о завозе (вывозе) грузов грузополучатели в соответствии со ст. 55 Устава автомобильного транспорта РСФСР были обязаны принять прибывший в их адрес груз от автотранспортного предприятия в сроки, установленные транспортными уставами (кодексами) соответствующих видов транспорта или изданными на основании их правилами <*>.

<*> Пункт 5 инструктивных указаний Госарбитража РСФСР от 20 октября 1983 г. N И-2/7.

Особо следует остановиться на вопросах, связанных с вывозом со станций железных дорог, из портов (с пристаней), аэропортов грузов, прибывших в неисправных контейнерах, а также в контейнерах без пломб, с неисправными пломбами или с пломбами попутных станций.

Автотранспортные предприятия, осуществлявшие транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей, отказывались от вывоза таких грузов, зачастую необоснованно вызвали для их приемки грузополучателей. Такая практика была признана Госарбитражем РСФСР неправильной.

Согласно § 13 Правил транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР во взаимоотношениях с железнодорожным, морским, речным и воздушным транспортом автотранспортные предприятия выступают как представители обслуживаемых ими конкретных грузоотправителей и грузополучателей и пользуются правами, несут обязанности и ответственность за невыполнение принятых на себя обязательств в пределах, предусмотренных уставами (кодексами) соответствующих видов транспорта для грузоотправителей и грузополучателей.

Поэтому в указанных случаях автотранспортные предприятия обязаны потребовать от соответствующей транспортной организации выдачи груза с проверкой веса, количества мест и состояния. Тарные и штучные грузы выдаются с проверкой веса и состояния груза только в поврежденных местах. При обнаружении повреждения тары или других обстоятельств, могущих влиять на состояние груза, проверка груза в поврежденных местах должна производиться по счетам-фактурам со вскрытием поврежденных мест.

В случаях несоответствия между наименованием, весом или количеством мест в натуре и данными, указанными в перевозочных документах, а также порчи или повреждения груза составляется в установленном порядке коммерческий акт.

При отказе станции железной дороги, порта (пристани), аэропорта от выдачи груза с проверкой веса и состояния груза или в составлении коммерческого акта автопредприятие должно обжаловать такой отказ в порядке, установленном соответствующими транспортными уставами и кодексами.

Автотранспортные предприятия не вправе требовать явки представителя грузополучателя для приемки груза и составления акта при установлении недостачи, порчи и повреждения груза, кроме как в случаях, когда требуются специальные знания, связанные с определением качества и состояния груза (п. 10 Типового договора). В остальных случаях при несохранной перевозке прием грузов от других видов транспорта производится автопредприятиями в общем порядке <*>.

<*> Пункт 7 инструктивных указаний Госарбитража РСФСР от 20 октября 1983 г. N И-2/7.

Практика госарбитражей исходила из того, что в пункте назначения при сдаче груза грузополучателю автотранспортные предприятия обязаны проверить вес, количество мест и состояние груза. Если при этом обнаруживались недостача, повреждение или порча груза, не подтвержденные коммерческими и другими актами станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов, грузополучатель мог потребовать от автотранспортного предприятия удостоверения этих обстоятельств в товарно-транспортной накладной или составления акта о несохранной перевозке в порядке, установленном Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом.

Ответственность автотранспортных предприятий, а также грузоотправителей и грузополучателей в случае невыполнения или ненадлежащего выполнения обязательств, вытекающих из централизованной перевозки грузов, установлена УАТ РСФСР.

Перечень конкретных нарушений, влекущих за собой соответствующую ответственность, предусмотрен в п. 14 Типового годового договора на централизованную перевозку грузов. Указанный перечень признавался исчерпывающим и не подлежащим расширительному толкованию.

Если Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания или типовым договором установлена обязанность сторон, но ответственность за неисполнение не предусмотрена, то стороны не имели права устанавливать такую ответственность в договоре. В случае если при рассмотрении спора устанавливалось, что договоры содержат условия об ответственности, не предусмотренной УАТ РСФСР, госарбитражи по своей инициативе должны были исключать эти условия из договоров <*>.

<*> Пункт 8 инструктивных указаний Госарбитража РСФСР от 20 октября 1983 г. N И-2/7.

Наиболее типичными были условия об уплате автопредприятием штрафа за отказ вывозить тару обратным рейсом, за несвоевременную доставку отгрузочных документов и т.п. Все указанные условия противоречили ст. 152 УАТ РСФСР, согласно которой автотранспортные предприятия, грузоотправители и грузополучатели в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, вытекающих из УАТ РСФСР, несут материальную ответственность лишь в пределах, предусмотренных соответствующими статьями Устава, поэтому они исключались из договоров.

Серьезные затруднения испытывали стороны по договору централизованной перевозки грузов при применении ответственности за задержку контейнеров сверх установленных норм. Здесь госарбитражи четко различали штраф, уплаченный автотранспортным предприятием организации соответствующего вида транспорта (железной дороги, порта, аэропорта), и штраф, который подлежал взысканию с грузоотправителей, грузополучателей по договору централизованной перевозки грузов. Разница между ними существенная, поскольку различны основания и порядок взыскания таких штрафов.

В соответствии со ст. 142 УАТ РСФСР грузоотправители и грузополучатели несут ответственность перед автотранспортными предприятиями за задержку контейнеров сверх установленных норм.

Норма времени на погрузку (выгрузку) контейнеров была установлена преискурантом N 13-01-01 и составляла, как правило, 2 часа на одну операцию (погрузку или выгрузку) и 4 часа - на обе операции.

Основанием для взыскания штрафа за задержку контейнеров сверх установленных норм согласно § 13 раздела 11 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом являются товарно-транспортные накладные с отметками о времени получения контейнера и сдачи его автотранспортному предприятию. Время простоя контейнеров у грузополучателей исчислялось с момента завоза до вывоза контейнеров с их территории.

В договоре между автотранспортным предприятием и грузополучателем (грузоотправителем) мог быть предусмотрен определенный порядок представления автопредприятию информации о готовности контейнеров к отправлению (подача заявки, сообщение по телефону и т.п.). В этом случае штраф за задержку контейнеров должен был исчисляться на основе данных о времени передачи такой информации автотранспортному предприятию согласно заключенному договору с учетом того, что автопредприятию необходимо определенное время на организацию вывоза контейнера. Данное время

устанавливалось в договоре. Взыскание указанного штрафа согласно ст. 148 УАТ РСФСР производилось через кредитные учреждения в бесспорном порядке.

Если автотранспортное предприятие обосновывает свои требования лишь фактом уплаты штрафа соответствующей транспортной организации и, следовательно, пытается возложить на грузоотправителя (грузополучателя) понесенные убытки от уплаты штрафа станции железной дороги, порту (пристани), аэропорту, то такие требования должны предъявляться в претензионно-исковом порядке <*>.

<*> Пункт 9 инструктивных указаний Госарбитража РСФСР от 20 октября 1983 г. N И-2/7.

Анализ договора на централизованную перевозку грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты, регулируемого Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР, показывает, что указанный договор не может быть признан договором транспортной экспедиции в полном смысле и значении этого вида договорных обязательств. Об этом свидетельствует, в частности, и то обстоятельство, что во взаимоотношениях с организациями железнодорожного, морского, речного и воздушного транспорта автотранспортные предприятия и организации выступали как представители обслуживаемых ими конкретных грузоотправителей и грузополучателей на основе доверенностей, выданных последними.

Скорее договор на централизованную перевозку грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты должен быть признан отдельным видом договора об организации перевозок грузов автомобильным транспортом. Квалифицирующим признаком для выделения указанного договора в отдельный вид договора об организации перевозок как раз и могло бы служить возложение на автотранспортную организацию отдельных дополнительных обязанностей по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузоотправителей и грузополучателей. Родовым же понятием по отношению к договору на централизованную перевозку грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты следует признать годовой договор на перевозку грузов автомобильным транспортом. Официальное определение этого договора содержится в ст. 36 УАТ, согласно которой по годовому договору на перевозку грузов автомобильным транспортом автотранспортное предприятие или организация обязывается в установленные сроки принимать, а грузоотправитель - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В годовом договоре устанавливаются объемы и условия перевозок, порядок расчетов и определяются рациональные маршруты и схемы грузопотоков.

4. Договор транспортной экспедиции по Основам гражданского законодательства 1991 г.

К концу 80-х - началу 90-х гг. XX в., когда велась работа по подготовке проекта новых Основ гражданского законодательства, правовое регулирование правоотношений, связанных с транспортным экспедированием, значительно отставало от жизни. Как отмечалось, в некоторой степени регламентировались лишь отдельные элементы обязательств по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузоотправителей и грузополучателей со стороны организаций автомобильного транспорта, осуществляющих централизованный завоз (вывоз) грузов на станции

железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты. Указанная регламентация осуществлялась в основном за счет ведомственных нормативных актов.

Правда, в то время состоялось одно событие, которое по существу осталось незамеченным в юридической литературе, но оказало значительное влияние на разработку механизма правового регулирования транспортной экспедиции. Ассоциацией международных экспедиторов СССР были подготовлены Общие условия деятельности советских экспедиторов, которые были рекомендованы Торгово-промышленной палатой СССР к применению <*>. Указанные Общие условия были призваны урегулировать взаимоотношения экспедиторов и заказчиков при организации перевозок и транспортно-экспедиционном обслуживании различных грузов при осуществлении международных экономических связей. При этом в качестве экспедиторов могли выступать советские организации, уполномоченные осуществлять транспортно-экспедиционную деятельность, а заказчиком признавалось российское или иностранное юридическое или физическое лицо, заключившее с экспедитором договор транспортной экспедиции или выдавшее экспедитору поручение на транспортно-экспедиционное обслуживание определенных грузов.

<*> Решение Президиума Торгово-промышленной палаты СССР от 18 января 1990 г., протокол N 91 (12.2).

Согласно Общим условиям по договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется от имени и за счет заказчика либо от своего имени, но за счет заказчика организовать перевозки грузов любым видом транспорта в прямом и смешанном сообщении, обеспечить транспортно-экспедиторское обслуживание грузов в процессе их перемещения от отправителя до получателя в соответствии с поручением, а заказчик обязуется возместить экспедитору расходы, понесенные в ходе исполнения договора, и уплатить ему согласованное вознаграждение. Договор транспортной экспедиции должен быть заключен в письменной форме и содержать конкретный перечень транспортно-экспедиционных услуг, предоставляемых заказчику со стороны экспедитора.

Весьма интересным является регулирование в Общих условиях так называемого экспедиторского поручения, в качестве которого признается документ, выдаваемый заказчиком экспедитору на организацию перевозки и транспортно-экспедиционное обслуживание груза заказчика. Экспедиторское поручение может иметь разовый характер или выдаваться в рамках ранее заключенного договора транспортной экспедиции. В последнем случае (при наличии между экспедитором и заказчиком договора транспортной экспедиции) экспедиторское поручение должно быть принято экспедитором к исполнению немедленно по его получении.

Если же экспедиторское поручение выдается заказчиком, не имеющим договора транспортной экспедиции с экспедитором, в качестве отдельного (разового) задания, то необходимо подтверждение экспедитора на его исполнение. Подтвержденное экспедитором экспедиторское поручение рассматривается как заключенный договор транспортной экспедиции. Таким образом, разовое экспедиторское поручение рассматривается в качестве оферты, нуждающейся в акцепте со стороны экспедитора. Отсюда и особые требования, предъявляемые к форме и порядку подачи экспедиторского поручения. Экспедиторское поручение выдается в письменной форме; телексы и телеграфные сообщения, а также экспедиторские поручения, переданные в виде телефонограмм, считаются выданными в письменной форме. При необходимости исполнения срочного экспедиторского поручения экспедитор может принять и устное поручение, переданное по телефону,

при условии обязательной выдачи в дальнейшем указанного экспедиторского поручения в письменной форме. До предоставления экспедитору подтверждения экспедиторского поручения на заказчика возлагается риск, связанный с неправильной или неполной передачей поручения в устной форме. Выданное экспедитору поручение должно содержать все данные, необходимые для его надлежащего выполнения экспедитором. Любые изменения и дополнения экспедиторских поручений должны производиться только в письменной форме.

В отношении грузов, которые могут причинить ущерб другим грузам (опасные грузы), а также скоропортящихся грузов экспедиторские поручения не могут передаваться по телефону с последующим письменным подтверждением. Такие грузы не принимаются экспедитором при отсутствии письменного экспедиторского поручения.

Экспедитор не должен проверять вес и количество мест груза, принимаемого перевозчиком непосредственно от заказчика или заказчиком непосредственно от перевозчика, если такая обязанность экспедитора не предусмотрена соглашением сторон. Однако в тех случаях, когда груз принимается на склад экспедитора или отгружается со склада экспедитора, осуществление проверки количества мест груза для экспедитора является обязательным. Прием груза на склад экспедитора удостоверяется складской распиской. При приеме груза экспедитором от заказчика для его последующей перевозки экспедитор выдает ему экспедиторскую расписку.

Общими условиями предусмотрены разные варианты исполнения экспедиторского поручения. В этих целях экспедитор, в частности, вправе привлекать для исполнения поручения заказчика третьих лиц либо осуществлять перевозку собственным транспортом. В последнем случае в дополнение к договору транспортной экспедиции между экспедитором и заказчиком должен быть заключен договор перевозки груза. Экспедитор может предложить заказчику смешанный способ перевозки и выступать в качестве оператора такой смешанной перевозки.

На экспедитора возлагаются следующие обязанности: исполнить принятое им поручение с необходимой тщательностью в интересах заказчика; точно следовать указаниям заказчика. Если указание заказчика препятствует экономичной и безопасной доставке груза, экспедитор должен немедленно обратить на это внимание заказчика, однако в случае повторения заказчиком своего указания экспедитор должен выполнить его поручение с отнесением всех рисков на заказчика. Если экспедитор не в состоянии полностью или частично выполнить поручение по независящим от него причинам, то исполнение соразмерно отодвигается на время действия этих причин. Экспедитор обязан немедленно информировать заказчика о невозможности исполнения экспедиторского поручения.

Заказчик как контрагент обязанной стороны вправе требовать от экспедитора исполнения принятого последним экспедиторского поручения надлежащим образом и в установленный срок. Заказчик также наделяется правом отозвать ранее выданное поручение с обязательным возмещением экспедитору возникших у него фактических расходов по исполнению поручения.

На заказчика по договору транспортной экспедиции возлагаются следующие обязанности: сообщить экспедитору всю необходимую для осуществления перевозки информацию о грузе и способе перевозки и своевременно предоставить в распоряжение экспедитора все документы, необходимые для выполнения экспедиторского поручения; при выдаче экспедитору поручения указать особые свойства груза, вследствие которых может быть нанесен вред другим грузам, людям или окружающей среде, а также груза, подверженного быстрой порче; возместить все понесенные экспедитором расходы при исполнении поручения и уплатить экспедитору согласованное

вознаграждение в соответствии с договором. Выполняя последнюю обязанность, заказчик должен возместить экспедитору возникшие у него расходы на основании действующих на момент выполнения поручения тарифов или установленных договором ставок, а также уплатить экспедитору согласованное вознаграждение. В двух случаях экспедитор вправе требовать возмещения возникших у него расходов и получения соответствующего вознаграждения до завершения исполнения экспедиторского поручения. Такой порядок расчетов возможен, если ранее выданное заказчиком и принятое экспедитором к исполнению поручение изменяется или дополняется заказчиком условиями, приводящими к невозможности выполнения указанного поручения, или поручение аннулируется заказчиком. В этих случаях заказчик должен возместить расходы экспедитора и выплатить ему вознаграждение применительно к фактически выполненным операциям и услугам.

В соответствии с Общими условиями при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, экспедитор и заказчик несут ответственность, ограниченную как по размеру, так и по кругу нарушений условий договора. Например, на экспедитора может быть возложена ответственность лишь за действительный ущерб, нанесенный заказчику ненадлежащим исполнением поручения, если это произошло по его вине. Кроме того, специально оговаривается, что экспедитор не несет ответственности за несоблюдение установленных сроков доставки груза, если это не предусмотрено экспедиторским поручением.

Заказчик может быть привлечен к ответственности за следующие нарушения обязательств: передачу экспедитору неправильной и несвоевременной информации относительно свойств груза и правил его перевозки; возможные последствия предоставления неправильных или неполных данных по выданному экспедитору поручению; простой транспортных средств под погрузкой или выгрузкой или в ожидании погрузки (выгрузки), вызванный неправомерными действиями или бездействием заказчика, а также несвоевременным приемом или вывозом грузов со складов экспедитора в размере штрафов, предъявленных перевозчиком к экспедитору.

Как видим, Общие условия деятельности советских экспедиторов, разработанные Ассоциацией международных экспедиторов СССР, довольно детально регламентировали отношения между заказчиком и экспедиторами, возникающие при заключении и исполнении договоров транспортной экспедиции. Учитывая состоявшийся факт их одобрения со стороны Торгово-промышленной палаты СССР, указанные Общие условия могли применяться в практической деятельности экспедиторских организаций в качестве обычаев делового оборота. Что же касается подготовки норм о договоре транспортной экспедиции для включения их в проект новых Основ гражданского законодательства, то Общие условия, безусловно, могли служить фундаментом для такой работы.

Однако в первом варианте проекта Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик, опубликованного в печати для широкого обсуждения <*>, среди гражданско-правовых договоров, регулируемых Основами, договор транспортной экспедиции отсутствовал. Данное обстоятельство послужило причиной обращения ряда министерств, ведомств и организаций в Верховный Совет СССР с просьбой о включении в проект Основ гражданского законодательства норм, регулирующих договор транспортной экспедиции в качестве самостоятельного гражданско-правового договора.

<*> Известия. 1991. 19 января.

Так, Ассоциация международных экспедиторов СССР обращала внимание депутатов на то, что экспедиторская деятельность занимает важное место в мировой торговле. Еще в 1880 г. на первом конгрессе в г. Лейпциге была образована Международная федерация экспедиторских ассоциаций, которая в 1990 г. объединяла экспедиторские организации из 130 стран. По данным указанной Международной федерации до 80% всех грузовых перевозок в мире осуществлялось с участием экспедиторов <*>.

<*> Письмо Ассоциации международных экспедиторов СССР от 29 апреля 1991 г. N АМЭ/0357712-1/49, адресованное Верховному Совету СССР.

Экономическая целесообразность осуществления перевозочного процесса с помощью экспедитора, как отмечалось в обращении Ассоциации международных экспедиторов СССР в Верховный Совет СССР, обусловлена тем, что экспедитор, имея в своем распоряжении предложения как грузовладельца, так и перевозчика, может выбирать наиболее рациональные пути перемещения грузов, координировать перевозку различными видами транспорта, обеспечивать полную загрузку транспортных средств, влиять на ускорение расчетов между продавцом и покупателем, получать для грузовладельцев скидки по транспортным тарифам за счет сосредоточения в своих руках больших объемов грузов. Деятельность экспедиторов улучшает также правовое положение производителей товаров, поскольку экспедитор представляет их интересы по договору транспортной экспедиции перед перевозчиком и, при определенных условиях, принимает на себя ответственность за весь транспортный процесс, освобождая тем самым товаропроизводителей от несвойственных им функций.

Отсутствие надлежащего правового регулирования договора транспортной экспедиции, по мнению Ассоциации международных экспедиторов СССР, не только сдерживало развитие экспедиционных отношений, но и допускало произвольное толкование понятий "экспедитор", "экспедирование", "договор транспортной экспедиции". К соответствующим правоотношениям на практике нередко применялись нормы, относящиеся к грузоотправителю, перевозчику и грузополучателю, что препятствовало нормальному развитию внешнеторговых связей. Особенности договора транспортной экспедиции, которые должны были найти отражение в Основах гражданского законодательства, состоят в том, что указанный договор, находясь в тесной связи с договором перевозки, содержит в себе также элементы договоров поручения, комиссии, подряда, хранения, что придает ему комплексный характер и выделяет его в самостоятельный договор из числа договоров по предоставлению услуг. В связи с этим предлагалось включить в проект Основ гражданского законодательства нормы о договоре транспортной экспедиции в качестве самостоятельного гражданско-правового договора, что явилось бы прочной основой для деятельности экспедиторов и создания стройной системы отношений между грузовладельцами и перевозчиками в системе формирующихся рыночных отношений.

Министерство морского флота СССР также настаивало на включении в проект Основ гражданского законодательства отдельной главы, посвященной договору транспортной экспедиции как самостоятельному гражданско-правовому договору. Подчеркивалась необходимость учета опыта зарубежных стран, которые за счет гибкого правового регулирования экспедиции позволили существовать наряду с крупными экспедиторскими организациями средним и мелким экспедиторам. В результате экспедитор стал реальным конкурентом перевозчику. Отмечалось, что в Германии

функционирует около 4,5 тысяч экспедиторских организаций, во Франции - около 2 тысяч, а в США более 1 тысячи экспедиторских фирм обслуживают 85% американского экспорта. Обращалось также внимание на юридико-техническое несоответствие, обнаруженное в проекте Основ гражданского законодательства, в раздел о международном частном праве которых была включена коллизионная норма, отсылающая к праву страны экспедитора, и где в то же время не содержались правила, регулирующие договор транспортной экспедиции <*>.

<*> Письмо Министерства морского флота СССР от 29 марта 1991 г. N CM-18/728, адресованное Верховному Совету СССР.

Аналогичную позицию занимала и Ассоциация советских морских торговых портов, также обратившаяся в Верховный Совет СССР с соответствующими предложениями. При этом подчеркивалось, что отсутствие законодательного регулирования договора транспортной экспедиции приводит к тому, что при оказании экспедиционных услуг различные организации руководствуются подзаконными актами, произвольно трактуя их в соответствии со своими ведомственными интересами <*>.

<*> Письмо Ассоциации советских морских торговых портов от 21 февраля 1991 г. N А-331/9, адресованное Верховному Совету СССР.

Названные и некоторые иные обращения в Верховный Совет СССР министерств, ведомств и организаций сыграли свою роль: в проекте Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик появились нормы, регулирующие договор транспортной экспедиции в качестве самостоятельного гражданско-правового договора, которые после принятия Основ стали действующими правилами, регламентирующими соответствующие договорные обязательства. Речь идет о нормах, сосредоточенных в ст. 105 Основ гражданского законодательства, которая имеет название "Договор транспортной экспедиции".

Несколько забегаая вперед, отметим, что выработанные при подготовке Основ понятие, основные признаки договора транспортной экспедиции, предмет соответствующего обязательства, а также основные параметры его правового регулирования, за некоторыми исключениями были сохранены и в процессе работы над проектом Гражданского кодекса Российской Федерации. Иными словами, именно при подготовке Основ гражданского законодательства сложилась действующая и сегодня конструкция договора транспортной экспедиции.

Итак, согласно Основам гражданского законодательства 1991 г. (ст. 105) по договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет отправителя груза заключить от его или своего имени один или несколько договоров перевозки груза и выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции дополнительных услуг, связанных с перевозкой. В качестве дополнительных услуг договором экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на отправителя, хранение груза, его получение в пункте назначения.

Как видим, договор транспортной экспедиции с точки зрения его предмета (действия экспедитора по заключению одного или нескольких договоров перевозки груза, выполнению или организации выполнения дополнительных услуг, связанных с перевозкой, а также действия отправителя груза по возмещению экспедитору понесенных расходов и выплате предусмотренного договором вознаграждения) действительно может претендовать на роль самостоятельного договора. Правда, обращает на себя внимание ограничение субъектного состава договора транспортной экспедиции за счет его "привязанности" только к отправителю груза и в связи с этим некоторое несоответствие между действиями отправителя груза (в качестве "получателя" транспортно-экспедиционных услуг) и характером некоторых дополнительных услуг, оказываемых экспедитором, например, проверкой количества и состояния груза, его выгрузкой, получением груза в пункте назначения. Очевидно, что такого рода услуги призваны удовлетворять потребности скорее получателя груза, а не грузоотправителя. Представляется также, что ограничение круга контрагентов экспедитора по договору транспортной экспедиции лишь отправителями грузов имело своим последствием неоправданное сужение сферы применения указанного договора. Данное обстоятельство можно объяснить тем, что в качестве обязательного элемента предмета обязательства экспедитора признавалось заключение договора (или нескольких договоров) перевозки груза, а, как известно, сторонами договора перевозки выступают перевозчик и грузоотправитель. Поэтому в случае, когда экспедитор заключает договор перевозки от имени своего клиента, в этом качестве может выступать лишь отправитель груза. Подтверждением этих слов может служить также расположение статьи о договоре транспортной экспедиции в структуре Основ гражданского законодательства 1991 г.: указанная статья (ст. 105) помещена в главе 13, посвященной именно договору перевозки.

Это не единственное свидетельство непоследовательности законодателя в его отношении к договору транспортной экспедиции как к самостоятельному гражданско-правовому договору. Устанавливая порядок правового регулирования обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, законодатель "забыл" о том, что речь идет о самостоятельном гражданско-правовом договоре. Согласно п. 2 ст. 105 Основ гражданского законодательства к отношениям по договору экспедиции соответственно применяются положения главы 16 Основ (договор поручения), если экспедитор по условиям договора действует от имени отправителя, и положения главы 17 Основ (договор комиссии), если он действует от своего имени. Более того, в соответствии с п. 3 ст. 105 Основ ответственность за невыполнение и ненадлежащее выполнение обязанностей, составляющих содержание дополнительных услуг, оказание которых принял на себя экспедитор, определяется законодательством о соответствующем договоре (подряда, хранения и др.) и условиями договора экспедиции.

Таким образом, договор транспортной экспедиции с точки зрения схемы правового регулирования соответствующих правоотношений представляет собой имущественное объединение различных договорных обязательств, сохраняющих свое самостоятельное правовое значение и подпадающих под действие норм, регламентирующих соответствующие договоры. Однако при таком подходе теряет практический смысл и само выделение договора транспортной экспедиции в качестве самостоятельного гражданско-правового договора, который в процессе регулирования соответствующих правоотношений "рассыпается" на отдельные виды самостоятельных, хорошо известных обязательств. Какова же тогда роль самого регулятора этих правоотношений - договора транспортной экспедиции?

Особым образом в Основах гражданского законодательства 1991 г. решается вопрос об ответственности экспедитора перед отправителем груза за нарушение договора перевозки,

заключенного экспедитором с перевозчиком во исполнение обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции. Согласно п. 4 ст. 105 Основ договором экспедиции, по условиям которого экспедитор действует от своего имени, может быть предусмотрена ответственность экспедитора за ненадлежащее выполнение договоров перевозки, заключенных им с целью обеспечить доставку груза. Такая ответственность экспедитора определяется теми же правилами, по которым перед ним отвечает соответствующий перевозчик, если договором экспедиции не предусмотрена повышенная ответственность экспедитора.

Прежде всего, обращает на себя внимание диспозитивный характер этой нормы: на экспедитора может быть возложена ответственность за ненадлежащее выполнение договора перевозки лишь в том случае, если это будет предусмотрено договором транспортной экспедиции. Выходит, что законодателем допускаются, а лучше сказать - предполагаются (ведь экспедитор, скорее всего, не согласится на включение в договор условия о своей ответственности по договору перевозки) ситуации, когда экспедитор не может быть привлечен к ответственности за нарушения, допущенные при перевозке груза (например, недостачу, повреждение или порчу груза). Такой подход не может не вызывать удивления. Ведь, заключая в соответствии с договором транспортной экспедиции договор перевозки груза от своего имени, экспедитор тем самым лишает самого отправителя груза возможности предъявлять какие-либо требования к перевозчику груза, поскольку с претензиями и исками, вытекающими из перевозки груза, к перевозчику могут обращаться только грузоотправители и грузополучатели. Более того, сам экспедитор, выступая в качестве грузоотправителя, располагает правом привлечения перевозчика к ответственности за ненадлежащее выполнение договора перевозки. Тем более непонятна позиция законодателя, допускающая возможность освобождения экспедитора от аналогичной ответственности перед отправителем груза.

Видимо, все дело в том, что, по версии Основ, в обязанности экспедитора (ни в качестве основных, ни в качестве дополнительных услуг) не входят организация перевозки груза или обеспечение его доставки в пункт назначения. Основы гражданского законодательства (п. 1 ст. 105) говорят лишь об обязанности экспедитора заключить от имени отправителя груза или от своего имени один или несколько договоров перевозки груза и выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции дополнительных услуг, связанных с перевозкой, которые представляют собой лишь некоторые операции, присущие отдельным стадиям перевозочного процесса.

Вместе с тем при таком подходе трудно объяснить правило, содержащееся в п. 4 ст. 105 Основ, согласно которому ответственность за ненадлежащее выполнение договора перевозки все же может быть возложена на экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции. Более того, размер такой ответственности может выходить за рамки ответственности, которую несет перед экспедитором (как грузоотправителем) перевозчик груза. Ведь обеспечение перевозки груза и его доставки в пункт назначения не входит в обязательство экспедитора по договору транспортной экспедиции, а необходимым основанием гражданско-правовой ответственности в обязательственном праве, как известно, признается неисполнение или ненадлежащее исполнение должником своих обязательств.

В целом создается впечатление, что, решив в принципиальном плане вопрос о включении в текст Основ гражданского законодательства норм о договоре транспортной экспедиции как самостоятельном гражданско-правовом договоре, законодатель остановился на полпути. Об этом говорит необоснованное ограничение круга возможных субъектов договора транспортной экспедиции на стороне лица, в отношении которого могут оказываться транспортно-экспедиционные

услуги, - отправителя груза (характерная деталь - контрагент экспедитора даже не имел собственного наименования, как это имеет место в отношении сторон всякого гражданско-правового договора). О половинчатой позиции законодателя свидетельствует усеченный предмет обязательства экспедитора, вытекающего из договора транспортной экспедиции, которое не простирается далее заключения экспедитором договоров перевозки и оказания дополнительных услуг на отдельных стадиях перевозочного процесса, хотя в юридической литературе преобладало мнение о том, что договор транспортной экспедиции должен предусматривать полное транспортно-экспедиционное обслуживание клиентов, когда экспедитор принимает на себя обязанность обеспечения доставки груза "от двери до двери", полностью освобождая грузоотправителей и грузополучателей от несвойственных им функций по транспортировке товарно-материальных ценностей.

Главная же проблема состояла в том, что избранная законодателем схема правового регулирования отношений, вытекающих из договора транспортной экспедиции, противоречила концепции этого договора как самостоятельного гражданско-правового договора. С точки зрения правового регулирования договор транспортной экспедиции (или отдельные его части) в одних случаях признавался договором поручения, а в других - договором комиссии в зависимости от того, от своего ли имени действовал экспедитор или от имени отправителя груза, заключая договор перевозки этого груза с перевозчиком. Причем соответствующие нормы о применении к обязательствам транспортной экспедиции правил о договорах поручения и комиссии (п. 2 ст. 105 Основ) были сформулированы как императивные, что само по себе исключало возможность для сторон урегулировать свои отношения по договору транспортной экспедиции иначе, чем это предусмотрено соответственно главой 16 (договор поручения) и главой 17 (договор комиссии) Основ гражданского законодательства. При этом речь шла не о субсидиарном применении соответствующих норм, а об их прямом, непосредственном действии.

Что касается дополнительных услуг, связанных с перевозкой груза, которые экспедитор должен оказывать отправителю груза, то и здесь законодатель предусмотрел в части ответственности за их невыполнение или ненадлежащее выполнение необходимость применения законодательства о соответствующем договоре (хранения, подряда и др.), довершив разрушение созданной им самим концепции договора транспортной экспедиции как самостоятельного гражданско-правового договора.

Глава XII. ДОГОВОР ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

1. Понятие и признаки договора

В действующем Гражданском кодексе Российской Федерации (далее - ГК, Кодекс) договору транспортной экспедиции посвящена глава 41 "Транспортная экспедиция" (ст. 801 - 806). Договор транспортной экспедиции по месту расположения регулирующих его норм, избранной законодателем схеме регулирования вытекающих из этого договора правоотношений, а также по его специфическим признакам, нашедшим отражение в ГК, представляет собой самостоятельный гражданско-правовой договор.

В соответствии со ст. 801 (п. 1) ГК под договором транспортной экспедиции понимается такой договор, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Договором транспортной

экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку или получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой. В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено также осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение операций и услуг, предусмотренных договором.

С точки зрения общей характеристики всякого гражданско-правового договора договор транспортной экспедиции является консенсуальным, двусторонним, взаимным и возмездным.

Консенсуальный характер договора транспортной экспедиции выражается в том, что по указанному договору экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Следовательно, обязательства возникают в силу самого факта подписания соответствующего соглашения между экспедитором и клиентом, законодательство никак не связывает момент возникновения указанного правоотношения с необходимостью передачи груза экспедитору, что могло бы служить признаком реального договора.

В последние годы в юридической литературе можно встретить утверждение о том, что договор транспортной экспедиции может быть как консенсуальным, так и реальным. Например, по мнению В.Т. Смирнова и Д.А. Медведева, договор транспортной экспедиции "может быть либо консенсуальным, когда экспедитор организует выполнение экспедиционных услуг, либо реальным, когда он выполняет их с вверенным ему грузом (в частности, когда экспедитором выступает перевозчик)" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997. С. 413 (авторы соответствующей главы Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов).

Г.П. Савичев пишет: "Менее однозначно решается вопрос о том, к какому типу: реальному или консенсуальному - можно отнести этот договор. В одном случае, когда экспедитору предоставлено право заключать договор от своего имени и самостоятельно сдавать груз к перевозке, договор экспедиции является реальным договором. В ситуации, когда экспедитор выполняет лишь так называемые организационные функции по оказанию клиенту соответствующих услуг, договор экспедиции является консенсуальным" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. В 2 т. Том II. Полутом 2 / Отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2000. С. 67 - 68 (автор соответствующей главы - Г.П. Савичев).

Следует заметить, что ранее, в советский период, консенсуальный характер всякого договора экспедиции не вызывал каких-либо сомнений или возражений в юридической литературе. Так, О.С.

Иоффе подчеркивал, что консенсуальный характер договора экспедиции "проявляется в том, что он признается заключенным в момент достижения соглашения между сторонами, а действия по сдаче и отправке, получению и принятию груза, как и по уплате экспедитору вознаграждения, совершаются во исполнение уже возникшего обязательства" <*>.

<*> Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 543.

Думается, что последующее изменение законодательства о договоре транспортной экспедиции нисколько не изменило признак консенсуальности данного договора. Независимо от того, каким образом экспедитор берется оказать клиенту экспедиционные услуги: непосредственно выполнить указанные услуги своими силами либо лишь организовать их выполнение, - соответствующие обязательства возникают на стороне экспедитора в силу самого факта подписания соглашения с клиентом. В равной мере сохраняется консенсуальный характер договора транспортной экспедиции и в том случае, когда экспедитор выполняет экспедиционные услуги "с вверенным ему грузом". Ведь в этом случае само получение груза экспедитором от клиента представляет собой исполнение вытекающих из договора транспортной экспедиции обязательств, которые возникли с момента подписания соответствующего соглашения между экспедитором и клиентом. Не изменяет консенсуальный характер договора транспортной экспедиции и участие в нем в качестве экспедитора перевозчика груза. Возложение на перевозчика обязанностей по транспортно-экспедиционному обслуживанию возможно лишь при наличии предварительного соглашения между ним и грузоотправителем (грузополучателем). Только в этом случае обеспечивается принятие перевозчиком груза к перевозке на условиях ранее заключенного соглашения о транспортно-экспедиционном обслуживании клиента.

Теоретический спор о консенсуальном или реальном характере договора транспортной экспедиции может иметь и серьезные практические последствия, влияющие, в частности, на судебно-арбитражную практику. Так, арбитражный суд кассационной инстанции, рассматривая дело по иску торгового дома (клиента) к транспортно-экспедиционной компании (экспедитор) о взыскании убытков, вызванных невыполнением обязательств по договору транспортной экспедиции, установил, что между сторонами действительно был заключен договор транспортной экспедиции. Согласно условиям данного договора экспедитор принял на себя обязанность за вознаграждение и за счет клиента организовывать выполнение перевозки грузов клиента на территории Российской Федерации. Условия перевозки каждой конкретной партии груза должны были согласовываться сторонами в процессе подачи заявки клиентом и ее принятия экспедитором. В обязанности клиента, помимо подачи заявки, входила передача экспедитору упакованного и промаркированного груза. На экспедитора возлагались обязанности по принятию груза от клиента на основе заявки последнего, обеспечению сдачи этого груза перевозчику, сопровождению груза в пути следования, разгрузке его в пункте назначения и выдаче груза получателю.

Требование клиента о возмещении экспедитором убытков, вызванных невыполнением обязательств по транспортно-экспедиционному обслуживанию, основывались на том, что им была подана заявка на экспедирование груза (стекло), соответствующая условиям договора, которая была принята экспедитором, хотя несколько позже экспедитор отказался от выполнения своих обязательств по этой заявке, сделав соответствующую запись на бланке заявки. В результате клиент вынужден был самостоятельно принимать меры по доставке груза в пункт назначения

автомобильным транспортом (договором транспортной экспедиции предусматривалась железнодорожная перевозка), что повлекло дополнительные расходы, которые он и просил взыскать в качестве убытков, причиненных ему экспедитором, не выполнившим свои обязательства.

При рассмотрении данного дела арбитражный суд констатировал, что обязательства экспедитора по принятию груза от клиента и обеспечению его доставки возникли из договора транспортной экспедиции, заключенного сторонами. Заявка, поданная клиентом, соответствовала требованиям, предусмотренным договором, и была принята экспедитором. Договор транспортной экспедиции не содержал каких-либо оснований к отказу от исполнения экспедитором своих обязательств, которыми последний мог бы воспользоваться в данном случае. Согласно условиям договора составление транспортной накладной производится непосредственно в момент передачи груза клиентом экспедитору и входит в обязанности самого экспедитора, а поэтому доводы экспедитора о том, что клиентом не были выполнены обязательства по передаче экспедитору копии накладной и груза в надлежащей таре, были признаны арбитражным судом несостоятельными. В материалах дела отсутствовали какие-либо доказательства, подтверждающие факты прибытия представителя ответчика (экспедитора) к указанному в заявке сроку к клиенту, а также осмотра им груза и тары, в которую был упакован указанный груз. Экспедитор не предоставил документы, свидетельствующие о том, что он был лишен возможности приступить к исполнению обязательств, связанных с экспедированием груза, в частности, в связи с тем, что клиентом не была представлена необходимая информация о грузе (п. 2 ст. 804 ГК), а также доказательства истребования какой-либо дополнительной информации.

В связи с тем что арбитражным судом был установлен факт нарушения экспедитором своих обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, а также причинная связь между противоправным бездействием экспедитора и убытками, причиненными клиенту, указанные убытки были взысканы с экспедитора <*>.

<*> См. Постановление Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 6 июня 2000 г. N Ф04/1421-282/А70-2000.

Очевидно, что такое решение могло быть принято арбитражным судом лишь в том случае, если признается консенсуальный характер договора транспортной экспедиции.

То обстоятельство, что договор транспортной экспедиции является двусторонним, взаимным и возмездным, обусловлено самим определением понятия этого договора, а именно: тем фактом, что экспедитор обязуется выполнить или организовать выполнение определенных договором транспортной экспедиции услуг за вознаграждение и за счет другой стороны. Помимо обязанности оплаты экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором, обязательство на стороне клиента включает в себя также обязанность по предоставлению экспедитору документов и иной необходимой информации, в частности о свойствах груза и об условиях его перевозки. Причем исполнение экспедитором своего обязательства носит по отношению к исполнению клиентом обязанности предоставления документов и иной информации встречный характер (ст. 328 ГК): в случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению своих обязательств по экспедированию грузов.

Договор транспортной экспедиции относится к категории гражданско-правовых договоров о

возмездном оказании услуг. Как правильно отмечает О.С. Иоффе, "экспедиция - один из видов деятельности по оказанию услуг. Вследствие этого она находится в общем ряду с другими... договорами такого же характера - хранения, поручения, комиссии" <*>. К этому добавим, что в соответствии с действующим законодательством договор транспортной экспедиции, как и прочие названные договоры, является самостоятельным гражданско-правовым договором и, в силу этого, имеющиеся в ГК (глава 39) общие правила о договоре возмездного оказания услуг не подлежат применению к договору транспортной экспедиции (п. 2 ст. 779 ГК). В этом обнаруживается несомненное сходство договора транспортной экспедиции с договорами перевозки, хранения, поручения, комиссии, агентским договором и иными самостоятельными договорами о возмездном оказании услуг.

<*> Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 544.

Определяя место договора транспортной экспедиции среди иных договоров о возмездном оказании услуг, многие авторы обращают внимание на комплексный характер обязательств, вытекающих из этого договора, и обнаруживают в них элементы иных видов обязательств по возмездному оказанию услуг: перевозки, хранения, поручения, комиссии и т.д., которые, безусловно, в той или иной мере присутствуют в договоре транспортной экспедиции. Но не следует забывать, что речь идет о самостоятельном гражданско-правовом договоре, а стало быть, и об особом типе обязательств, отличающемся от иных гражданско-правовых обязательств, в том числе и от тех, элементы которых можно выявить в договоре транспортной экспедиции. В связи с этим даже если обязательство экспедитора, вытекающее из конкретного договора транспортной экспедиции, исчерпывается определенным набором обязанностей, характерных для других типов договоров, то сочетание элементов различных обязательств, безусловно, дает новое качество, а само обязательство транспортной экспедиции приобретает самостоятельный характер. На данное обстоятельство неоднократно обращалось внимание в юридической литературе советского периода <*>.

<*> См., например: Иоффе О.С. Указ. соч. С. 544 - 545; Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965. С. 156 - 157; Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М., 1966. С. 151 - 152.

Вместе с тем в некоторых современных научных работах, посвященных классификации гражданско-правовых договоров, можно обнаружить иной подход, суть которого сводится к отрицанию самостоятельности договора транспортной экспедиции и отведению ему роли транспортной разновидности иных известных гражданско-правовых обязательств. Например, в монографии Ю.В. Романца подчеркивается, что "в рамках транспортной экспедиции могут выполняться обязательства различной направленности (возмездного оказания услуг, поручения и т.д.). Причем данный договор не предусматривает обязательств какой-либо иной направленности, нежели та, которая отличает тот или иной тип договора, выделенный в ГК по признаку направленности. Это дает основания для вывода о том, что договор транспортной экспедиции сформулирован законодателем не по самостоятельному признаку направленности, а по вторичному системному признаку, служащему основой для выработки нормативной базы, лишь уточняющей

регулирование типа обязательства, которое в нем присутствует". Данные рассуждения приводят автора к следующему выводу: "Транспортная экспедиция представляет собой "перевозочный" вид каждого из договорных типов, который ею конкретизируется. Например, если по договору транспортной экспедиции оказываются комиссионные услуги, то можно сказать, что он является "перевозочным" видом договора комиссии, и т.д." А далее следует вывод, который может породить серьезные последствия для судебно-арбитражной практики: "Установление направленности конкретного договора транспортной экспедиции имеет нормообразующее значение. Направленность служит основой для применения к услуге, оказываемой в рамках транспортной экспедиции... норм, отражающих направленность этой услуги. Например, если на экспедитора возложена обязанность по оказанию от своего имени юридических услуг, связанных с перевозкой, к таким правоотношениям должны применяться нормы института комиссии" <*>.

<*> Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. М., 2001. С. 438 - 439.

С таким взглядом на договор транспортной экспедиции, когда ему отводится роль "перевозочного" вида иных договоров, невозможно согласиться по причинам как теоретического, так и юридико-технического порядка.

Во-первых, представляется неверным суждение о том, что "договор транспортной экспедиции сформулирован законодателем не по самостоятельному признаку направленности", а по некому "вторичному системному признаку". Обязательства по транспортной экспедиции направлены на обеспечение перевозки груза и на организацию такого обеспечения, а отнюдь не на совершение абстрактных юридических (сделок) или фактических действий. Как правильно отмечает Г.П. Савичев, предназначение договора транспортной экспедиции состоит в том, чтобы "способствовать выполнению основного транспортного договора - договора перевозки груза. Дело в том, что сам по себе договор транспортной экспедиции лишен какого-либо юридического смысла, если он не направлен на оказание дополнительных услуг клиентуре транспорта, не имеющей, как правило, собственных транспортных средств" <*>. То обстоятельство, что экспедитор по договору транспортной экспедиции обязуется выполнить или организовать выполнение определенных экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза, никак не может свидетельствовать о том, что указанные услуги должны квалифицироваться как услуги "перевозочного" комиссионера или "перевозочного" поверенного в зависимости от того, действует ли экспедитор от своего имени или от имени клиента. Ведь такого рода услуги вовсе не сводятся к совершению сделок (погрузочно-разгрузочные работы, сопровождение груза и обеспечение его сохранности и т.п.).

<*> Гражданское право: Учебник. В 2 т. Том II. Полутом 2 / Отв. ред. Е.А. Суханов. С. 66.

Во-вторых, договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено обязательство экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом (п. 1 ст. 801 ГК). Именно применительно к таким ситуациям говорят о полном транспортно-экспедиционном обслуживании. Такое обязательство никак не укладывается в предмет договоров поручения, комиссии или агентского договора, а может вытекать лишь из договора транспортной экспедиции. Именно такого рода обязательство олицетворяет собой в полном смысле

специфическую направленность договора транспортной экспедиции: обеспечение перевозки груза и доставки его получателю.

В-третьих, с точки зрения системы гражданско-правовых договоров все договоры, относящиеся к категории договоров о возмездном оказании услуг, в том числе договоры транспортной экспедиции, поручения, комиссии, перевозки и др., находятся в одном ряду, являются однопорядковыми. Родовым же понятием по отношению к указанным договорам является договор о возмездном оказании услуг. Поэтому методологически недопустимо определять соотношение указанных договоров (например, договора транспортной экспедиции и договора комиссии) как вид к роду.

В-четвертых, применение отдельных норм о других договорах к договорам, признаваемым самостоятельными договорами, которым посвящены отдельные главы ГК, возможно лишь как прием законодательной техники и при наличии прямого указания об этом в тексте Гражданского кодекса. В главе 41 ГК, посвященной договору транспортной экспедиции, в отличие от ст. 105 Основ гражданского законодательства 1991 г. нет ни одной нормы, которая допускала бы применение к обязательствам по транспортной экспедиции правил о договоре комиссии и договоре поручения. Единственное правило такого рода сформулировано лишь в отношении норм об ответственности перевозчика, в соответствии с которыми определяется и ответственность экспедитора, если последним будет доказано, что допущенное им нарушение обязательства перед клиентом вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки (ст. 803 ГК). Указанное единственное исключение подтверждает общее правило: никакие иные нормы о других договорах (например, поручения или комиссии) не подлежат применению к обязательствам, вытекающим из договора транспортной экспедиции. При этом необходимо подчеркнуть, что отсутствие в главе 41 ГК норм, отсылающих к правилам, регулирующим иные договоры (комиссии, поручения, хранения, агентский договор), с точки зрения юридической техники никак не может быть компенсировано теоретическими рассуждениями о соотношении указанных договоров с договором транспортной экспедиции, допускающими (теоретически) возможность применения к обязательствам по транспортной экспедиции правил об иных договорах.

В связи с этим можно согласиться с мнением Д.А. Медведева и В.Т. Смирнова, которые указывают: "Экспедитор оказывает определенные услуги клиенту, в чем обнаруживается сходство с такими договорами, как поручение, комиссия, агентирование, возмездное оказание услуг. Однако предметом последних является совершение любых сделок и действий, в том числе вовсе не относящихся к транспортной деятельности. В отличие от этого экспедиция предполагает оказание услуг, непосредственно связанных с перевозкой груза. Поэтому экспедиция рассматривается как разновидность одного из названных договоров или их конгломерат" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 413.

Правда, те же авторы полагают, что все же "не исключена возможность субсидиарного применения норм о поручении, комиссии и агентировании к транспортной экспедиции... В настоящее время ст. 801 ГК косвенно подтверждает такую возможность путем указания на право экспедитора заключать договор перевозки от имени клиента или от собственного имени. Кроме того, любая из сторон договора экспедиции вправе отказаться от его исполнения, что также характерно для поручения, комиссии и агентирования, как личных сделок (ст. 806, 977, 1002, 1010 ГК). Таким образом, экспедицию следует рассматривать как особую разновидность сделки о представительстве"

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 413 - 414.

Ранее уже отмечалось, что соображения законодательной техники не допускают ни прямого, ни субсидиарного применения к договору транспортной экспедиции правил об иных, в том числе и так называемых представительских, договорах. Применение отдельных правил об этих договорах возможно лишь исходя из общего принципа аналогии закона в ситуации, когда отношения транспортной экспедиции окажутся не урегулированными нормами о договоре транспортной экспедиции, соглашением сторон или обычаями делового оборота при несомненном их сходстве с отношениями поручения, комиссии или агентирования. Кроме того, вызывает сомнения отнесение договора транспортной экспедиции к так называемым представительским сделкам. Подобным образом можно квалифицировать договор транспортной экспедиции лишь в том случае, когда обязательства экспедитора, вытекающие из этого договора, ограничены обязанностью заключить договор перевозки груза с перевозчиком от имени клиента и по доверенности последнего. При этих условиях действительно можно говорить о том, что правоотношения клиента и экспедитора являются сделкой представительства, поскольку в отношении такого договора перевозки будет действовать правило о том, что указанная сделка, совершенная экспедитором (представителем) от имени клиента (представляемого) в силу полномочия, основанного на доверенности, непосредственно создает, изменяет и прекращает гражданские права и обязанности представляемого (ст. 182 ГК). Однако подобный договор транспортной экспедиции, по которому обязательства экспедитора исчерпываются указанной единственной обязанностью, теряет всякий практический смысл, поскольку для регулирования соответствующих отношений стороны могут ограничиться выдачей доверенности.

Даже в тех случаях, когда транспортно-экспедиционное обслуживание клиента со стороны экспедитора ограничивается первой стадией перевозочного процесса и стороны согласовали условие о заключении экспедитором договора перевозки груза с перевозчиком от имени клиента на основе доверенности последнего, обязательство на стороне экспедитора включает в себя ряд иных обязанностей, не имеющих никакого отношения к представительским сделкам. В частности, экспедитор должен организовать подачу транспортных средств для принятия груза от клиента и его доставки перевозчику, обеспечить сопровождение данного груза до места нахождения перевозчика, сдать указанный груз перевозчику. Выполняя указанные обязанности, экспедитор действует в качестве должника в обязательстве, вытекающем из договора транспортной экспедиции, а не как представитель клиента. Поэтому договор транспортной экспедиции в целом, конечно же, не может быть отнесен к так называемым сделкам представительства.

Принципиальное значение для определения места договора транспортной экспедиции среди иных гражданско-правовых договоров, направленных на возмездное оказание услуг, имеет выделение признаков указанного договора, которые в своей совокупности позволяют отграничить транспортную экспедицию от других сходных правоотношений.

Основным признаком договора транспортной экспедиции, выделяющим его из числа всех остальных договоров, относящихся к категории договоров о возмездном оказании услуг, является особенность предмета данного договора, которая заключается в том, что все услуги, оказываемые клиенту экспедитором, подчинены единой цели - обеспечению перевозки груза. Для других договоров этой категории (об оказании услуг), как поименованных, так и непоименованных в ГК,

характерны либо иная специальная цель, либо отсутствие такой специальной цели. Например, договор перевозки конкретного груза имеет своей целью доставку груза в пункт назначения и выдачу его уполномоченному на получение груза лицу (п. 1 ст. 785 ГК); целью договора хранения является хранение переданной вещи и возврат ее владельцу в сохранности (п. 1 ст. 886 ГК); договоры поручения (п. 1 ст. 971 ГК), комиссии (п. 1 ст. 990 ГК), агентский договор (п. 1 ст. 1005 ГК) не имеют своей специальной цели, а их общее предназначение состоит в обеспечении интересов представляемого лица (доверителя, комитента, принципала) и совершении юридических (поручение, комиссия), а также фактических (агентский договор) действий по поручению последнего.

По поводу существа транспортно-экспедиционных услуг и объединяющей их цели Х.И. Шварц в свое время указывал: "В литературе, в практике и в источниках права, регулирующих транспортную экспедицию, нет единого понимания понятия транспортно-экспедиционной деятельности. Некоторые, говоря об этой деятельности, понимают под ней совокупность перевозочных и экспедиционных действий. Другие связывают это понятие с более узким комплексом, а именно: с действиями, вспомогательными по отношению к перевозке. Но почти все, кто касался проблемы правового регулирования транспортной экспедиции, подчеркивают вспомогательный характер экспедиционных действий по отношению к завершённой или предстоящей перевозке" <*>.

<*> Шварц Х.И. Указ. соч. С. 151.

В работах российских правоведов, изданных в условиях действия нового Гражданского кодекса Российской Федерации, также подчеркивается неразрывная связь экспедиционных услуг с процессом перевозки грузов. Например, Г.П. Савичев предложил все возможные экспедиционные услуги разделить на три группы в зависимости от того, какую стадию перевозочного процесса они призваны обслуживать. Он пишет: "На стадии, предшествующей процессу перевозки, экспедиционные обязательства возникают по поводу: содержания договора экспедиции, определения оптимального варианта способа перевозки (вид транспорта, маршрут движения и т.п.). На стадии процесса перевозки экспедиционные обязательства могут возникать по поводу: сопровождения грузов клиента в пути следования; оформления отношений с транспортными предприятиями при переадресовке грузов; перевалочных операций при смешанных перевозках и т.п. На стадии завершения перевозки видами экспедиционных обязательств являются: информирование грузополучателя о прибывшем или прибывающем в его адрес грузе; раскредитация транспортных документов; окончательные расчеты с перевозчиком; получение груза и доставка его на склад получателя" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. В 2 т. Том II. Полутом 2 / Отв. ред. Е.А. Суханов. С. 65.

Неразрывная связь экспедиционных услуг с перевозкой грузов, направленность договора транспортной экспедиции исключительно на организацию или обеспечение процесса перевозки грузов позволяют также отличать услуги, оказываемые клиенту экспедитором, от некоторых иных операций и услуг, оказываемых грузоотправителям, грузополучателям и транспортным организациям со стороны иных организаций, обслуживающих участников транспортного процесса. Например, лоцманские, навигационные и иные подобные услуги на морском транспорте характеризуются направленностью на обеспечение безопасности движения и сохранности самих транспортных

средств, которые могут использоваться в том числе и для перевозок грузов. Поэтому указанные услуги не могут составлять предмет договора транспортной экспедиции. К этой же категории услуг на воздушном транспорте относятся операции и услуги по обслуживанию воздушного движения, а также метеорологическое, радио-, электро- и светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное и другое обеспечение полетов воздушных судов, которое осуществляется на единообразных условиях за плату (ст. 69 Воздушного кодекса Российской Федерации <*>).

<*> Собрание законодательства Российской Федерации (далее - СЗ РФ). 1997. N 12. Ст. 1383.

Другим важным признаком договора транспортной экспедиции, позволяющим отграничивать указанный договор, в частности, от договоров поручения и комиссии, является наличие в обязательствах экспедитора обязанности совершать как юридические, так и фактические действия, направленные на обеспечение перевозки грузов. На это в свое время указывал О.С. Иоффе: "Тесное переплетение фактических и юридических действий и выделяет экспедицию из числа других договоров по оказанию услуг" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 544.

Правда, в юридической литературе советского периода можно встретить и иную позицию. Так, М.Е. Ходунов считал, что "сочетание действий фактического и юридического порядка вовсе не является отличительным признаком договора экспедиции" <*>. "Что касается извещения клиента об отправленных или прибывших грузах, - пишет М.Е. Ходунов, - то обязанность экспедитора известить клиента, так же как и его обязанность хранить груз до сдачи перевозчику или клиенту, не является специфическим признаком договора экспедиции" <***>.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 162.

<*> Там же. С. 162 - 163.

По мнению В.К. Андреева, все обязанности экспедитора "можно подразделить на две группы: юридические действия и операции производственного характера. Осуществление транспортно-экспедиционного обслуживания невозможно без выполнения экспедитором операций по приему и сдаче грузов другим видам транспорта, по оформлению перевозочных документов, ведению расчетных операций. Совершая эти действия, автотранспортный комбинат или предприятие промышленного железнодорожного транспорта по поручению клиента заключает договор перевозки грузов с соответствующей транспортной организацией или вступает в этот договор в роли грузополучателя" <*>.

<*> Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. М., 1997. С. 35 - 36.

Дискуссия о таком признаке договора транспортной экспедиции, как наличие в обязательстве экспедитора сочетания юридических и фактических действий, которая имела место в советский период, во многом объяснялась отсутствием в законодательстве легального определения договора транспортной экспедиции, который в то время находил выражение лишь в так называемых обязательствах по транспортно-экспедиционному обслуживанию, которые обычно присоединялись к обязательствам перевозчика по перевозке груза.

Действующий сегодня Гражданский кодекс Российской Федерации такое легальное определение договора транспортной экспедиции предусматривает (п. 1 ст. 801), а содержащаяся в нем формулировка обязательства экспедитора - "выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза", - свидетельствует о том, что речь идет о любых услугах, в том числе и о тех, которые могут быть выражены как в юридических, так и в фактических действиях. Данный признак, бесспорно, позволяет отличать договор транспортной экспедиции от договоров поручения и комиссии, по которым соответственно поверенный и комиссионер обязуются совершать лишь юридические действия (сделки).

Однако следует заметить, что выделение данного признака договора транспортной экспедиции носит целевой характер (для отграничения данного договора от смежных договоров поручения и комиссии) и не может использоваться при анализе обязательств экспедитора в качестве критерия дифференциации услуг, оказываемых последним клиенту, как это делает, например, Г.П. Савичев. По его мнению, все экспедиционные обязательства "подразделяются на обязательства по оказанию услуг юридического характера и обязательства по оказанию фактических услуг. Обязательствами по оказанию юридических услуг являются: заключение экспедитором от своего имени договора перевозки грузов; производство расчетов с перевозчиком за оказанные им услуги по перемещению грузов; оформление соглашений о страховании грузов и т.п. Обязательствами по оказанию фактических услуг являются: проверка состояния груза, предназначенного к перевозке; производство погрузочно-разгрузочных работ; информирование грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе и т.п." <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. В 2 т. Том II. Полутом 2 / Отв. ред. Е.А. Суханов. С. 64.

Такая дифференциация обязательств экспедитора лишена практического смысла, поскольку при этом теряется цель договора транспортной экспедиции - обеспечение или организация перевозки груза, а единый процесс исполнения обязательств, вытекающих из этого договора, разбивается на противопоставляемые друг другу некие юридические и фактические действия экспедитора.

Еще одна отличительная черта договора транспортной экспедиции кроется в особенностях его правового регулирования. Эти особенности состоят в том, что, во-первых, в ГК отсутствует закрытый перечень услуг, признаваемых обязательными для договора транспортной экспедиции; во-вторых, ГК допускает (а точнее говоря, прямо предусматривает) возможность принятия специального закона о транспортно-экспедиционной деятельности, положения которого в части определения условий выполнения договора транспортной экспедиции объявляются приоритетными по сравнению с соглашением сторон. Аналогичной привилегией преимущественного (по отношению к условиям договора) применения наделяются также нормы иных федеральных законов и правовых актов, относящихся к транспортной экспедиции (п. 3 ст. 801 ГК).

Первая особенность выражается в том, что законодатель, определяя понятие договора транспортной экспедиции, не указывает конкретные виды услуг, в отношении которых сформулирована обязанность экспедитора по их выполнению или организации выполнения. Единственное императивное требование, предъявляемое к этим услугам, состоит в том, что они должны быть связаны с перевозкой груза.

Что касается обязанностей экспедитора (организовать перевозку груза, заключить от имени клиента или от своего имени договоры перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза), а также дополнительных экспедиционных услуг (получение документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка и т.п.), которые перечислены в п. 1 ст. 801 ГК, то в отношении них законодатель говорит о том, что они "могут быть" предусмотрены договором транспортной экспедиции.

Данное обстоятельство свидетельствует о чрезвычайно широкой сфере применения договора транспортной экспедиции и позволяет квалифицировать в качестве такового всякое соглашение, заключаемое грузоотправителем или грузополучателем с организацией, которая может быть признана экспедитором, и предусматривающее выполнение для грузоотправителя или грузополучателя любых операций и услуг, связанных с перевозкой груза. Именно такой подход обнаружил себя в судебно-арбитражной практике.

Так, арбитражный суд, рассматривая в кассационном порядке дело по иску фермерского хозяйства к индивидуальному предпринимателю о взыскании с последнего убытков, вызванных ненадлежащим исполнением договорных обязательств, установил, что между сторонами был заключен договор, согласно которому индивидуальный предприниматель принял на себя обязательство по погрузке в январе 2000 г. четырех вагонов пиловочника, принадлежащего фермерскому хозяйству, и отправке в адрес его получателей, а в феврале - еще пяти вагонов лесоматериалов хозяйства. По мнению фермерского хозяйства, между сторонами заключен договор транспортной экспедиции, так как на стороне ответчика возникло обязательство по сортировке леса, погрузке его в вагоны и отправке получателям с оформлением всех перевозочных документов. Убытки у хозяйства возникли в связи с тем, что предпринимателем были погружены в вагоны и отправлены получателям в том числе и некачественные лесоматериалы. В подтверждение обстоятельств, на которых фермерское хозяйство основывало свои исковые требования, последним были представлены железнодорожные накладные и отгрузочные спецификации, свидетельствующие о том, что лесоматериалы, принадлежащие хозяйству, были погружены в вагоны и отправлены их грузополучателям.

Проанализировав материалы дела и истолковав текст договора, арбитражный суд кассационной инстанции пришел к выводу, что заключенный между сторонами договор действительно следует квалифицировать как договор транспортной экспедиции, поскольку договор предусматривает обязательства индивидуального предпринимателя по погрузке лесоматериалов, принадлежащих фермерскому хозяйству, в вагоны и их отправке в адрес получателей, что соответствует определению договора транспортной экспедиции, содержащемуся в ст. 801 ГК.

Вместе с тем договором не были предусмотрены обязанности экспедитора по приемке лесоматериалов от хозяйства с проверкой их качества перед погрузкой в вагоны. Поэтому арбитражный суд констатировал, что истцом не представлены доказательства нарушения ответчиком своих обязательств по договору транспортной экспедиции; железнодорожные накладные и отгрузочные спецификации такими доказательствами не являются, тем более что в качестве грузоотправителя по указанным перевозочным документам значится само фермерское хозяйство,

которое не выдавало доверенности экспедитору. В связи с этим в удовлетворении исковых требований было отказано <*>.

<*> См. Постановление Федерального арбитражного суда Волго-Вятского округа от 9 октября 2000 г. N А 43-3667/00-4-144.

Вторая особенность правового регулирования договора транспортной экспедиции, как отмечалось ранее, состоит в том, что правовые нормы об этом договоре, содержащиеся в главе 41 ГК, далеко не исчерпывают законодательное регулирование договора транспортной экспедиции, напротив, в самом ГК (п. 3 ст. 801) имеется прямая ссылка на закон, которым должны быть определены условия выполнения договора транспортной экспедиции, а именно - на Закон о транспортно-экспедиционной деятельности <*>. Причем правила, которые будут предусмотрены данным законом, а также другими федеральными законами и иными правовыми актами (указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации), в иерархии правового регулирования условий договора транспортной экспедиции ставятся выше, нежели условия договора, выработанные по соглашению сторон.

<*> В настоящее время такой закон еще не принят.

Данное обстоятельство является свидетельством незавершенности правового регулирования договора транспортной экспедиции и, кстати сказать, доказательством того, что указанный договор никак не может быть квалифицирован в качестве "перевозочного" вида других известных гражданско-правовых договоров: поручения, комиссии, агентского договора, - как это имеет место в современной юридической литературе.

Именно применительно к договору транспортной экспедиции обнаруживается уникальность отмеченного подхода законодателя к регулированию соответствующих правоотношений. Такие нормы, которые бы отсылали к специальному закону и заранее отдавали бы ему приоритет перед соглашением сторон, невозможно обнаружить ни в отдельных главах ГК, посвященных поименованным договорам, относящимся к категории гражданско-правовых договоров о возмездном оказании услуг, ни в главе 39 ГК, посвященной общей модели договора возмездного оказания услуг.

В современной юридической литературе иногда встречаются попытки в рамках анализа признаков договора транспортной экспедиции обосновать квалификацию данного договора в качестве публичного договора (видимо, по аналогии с договором перевозки груза транспортом общего пользования). Например, Г.П. Савичев однозначно утверждает: "Договор транспортной экспедиции является публичным договором, поскольку речь идет об экспедиционных услугах, оказываемых профессиональными коммерческими экспедиционными конторами, агентствами, другими предпринимательскими структурами, которые по характеру своей деятельности обязаны соответствовать требованиям ст. 426 ГК" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. В 2 т. Том II. Полутом 2 / Отв. ред. Е.А. Суханов. С. 66.

В связи с этим следует заметить, что профессионализм исполнителя, осуществляющего предпринимательскую деятельность, отнюдь не является критерием отнесения того или иного договора к числу публичных договоров. Иначе все договоры о возмездном оказании услуг коммерческими организациями или индивидуальными предпринимателями придется считать публичными договорами. По этому поводу М.И. Брагинский правомерно указывает: "Режим публичных договоров является исключением из того общего, который опирается на принцип "свободы договоров". Указанное исключение представляет собой один из случаев действия публичного начала в гражданском праве. Режим "публичных договоров" прямо противоположен режиму "свободы договоров", наиболее полно выражающему частноправовые начала, составляющие основу гражданского права" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Общие положения. М., 1997. С. 197 - 198.

-

КонсультантПлюс: примечание.

Монография М.И. Брагинского, В.В. Витрянского "Договорное право. Общие положения" (Книга 1) включена в информационный банк согласно публикации - М.: Издательство "Статут", 2001 (издание 3-е, стереотипное).

-

Как известно, целями отнесения того или иного договора к категории публичных признаются: во-первых, необходимость защиты слабой стороны в соответствующем договорном правоотношении (потребителя товаров, работ, услуг); во-вторых, создание гарантий функционирования свободного рынка, основанного на конкуренции между производителями товаров, работ и услуг, и, напротив, борьба с монопольными тенденциями. А ведь смысл ст. 426 ГК (публичный договор) состоит в предоставлении льгот потребителю, заведомо не распространяя их на его контрагента, что ведет к выравниванию положения сторон в соответствующем договорном правоотношении <*>.

<*> См. там же. С. 198 - 200.

В дополнение к сказанному можно напомнить и о таком признаке публичного договора, как особый характер деятельности коммерческой организации, в силу которого выполняемые ею операции и услуги должны осуществляться в отношении каждого, кто к ней обратится (п. 1 ст. 426 ГК).

Применительно к договору транспортной экспедиции практически невозможно обнаружить ни одного признака, позволяющего отнести его к категории публичных договоров, ни в целях (направленности) данного договора, ни в характере деятельности экспедиторских организаций. Напротив, многообразие вариантов выполняемых экспедиторами операций и услуг, которые могут

быть предусмотрены конкретным договором транспортной экспедиции, исключает возможность применения механизма заключения публичного договора, обязательным требованием которого, как известно, является одинаковость основных условий договора для всех потребителей (п. 2 ст. 426 ГК). Кроме того, не следует забывать, что экспедитор выполняет роль посредника между перевозчиком груза и грузоотправителями, грузополучателями, которые всегда могут отказаться от соответствующих посреднических услуг. Данное обстоятельство также свидетельствует о невозможности применения к договору транспортной экспедиции конструкции публичного договора.

2. Соотношение договора транспортной экспедиции и иных договоров о возмездном оказании услуг

Нам уже приходилось отмечать, что в юридической литературе имеют место разные позиции высказывающихся по поводу соотношения договора транспортной экспедиции с некоторыми иными договорами, относящимися к договорам о возмездном оказании услуг: поручения, комиссии, агентирования, хранения, перевозки. При этом диапазон разброса мнений оказался чрезмерно широким: от отрицания самостоятельного характера договора транспортной экспедиции и сведения его к "перевозочному" виду иных известных договоров в зависимости от того, от своего имени или от имени клиента действует экспедитор, а также от того, какой характер носят эти действия (Ю.В. Романец <*>), до признания самостоятельного характера экспедиционного обязательства, образуемого целиком из элементов, относящихся к иным типам договорных обязательств (О.С. Иоффе <***>).

<*> См.: Романец Ю.В. Указ. соч. С. 438 - 439.

<*> См.: Иоффе О.С. Указ. соч. С. 544.

При этих условиях, как нам представляется, был бы весьма полезным детальный сравнительный анализ договора транспортной экспедиции и тех договоров (в отдельности), которые обычно относят к числу смежных или сходных договорных конструкций по отношению к договору транспортной экспедиции.

Транспортная экспедиция и поручение

Согласно ст. 971 ГК по договору поручения одна сторона (поверенный) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (доверителя) определенные юридические действия. Права и обязанности по сделке, совершенной поверенным, возникают непосредственно у доверителя. Договор поручения может быть заключен с указанием срока, в течение которого поверенный вправе действовать от имени доверителя, или без такого указания.

Как подчеркивает Е.А. Суханов, договором поручения оформляется одна из "основных разновидностей обязательств по оказанию юридических услуг... смысл этой юридической услуги заключается в получении участником имущественного оборота возможности выступить в качестве стороны сделки через посредство лица, специально уполномоченного по договору поручения.

Именно поэтому договор поручения называют договором о представительстве, а правила о договоре поручения тесно связаны с правилами о представительстве и доверенности" <*>.

<*> Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / Под ред. О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова. М., 1996. С. 505 (автор главы 49 - Е.А. Суханов).

Основные отличия договора поручения от договора транспортной экспедиции состоят в следующем.

Цель договора поручения и сама юридическая услуга, оказываемая поверенным доверителю, состоят в представительстве последнего при совершении сделок и иных юридических действий от имени доверителя. По договору транспортной экспедиции, предусматривающему заключение экспедитором договоров перевозки грузов от имени клиента и на основе его доверенности (а говорить о каком-либо соотношении анализируемых договоров можно только применительно к таким ситуациям), совершение экспедитором соответствующих сделок является лишь средством достижения цели транспортной экспедиции, каковой следует признать обеспечение перевозки груза на отдельных стадиях перевозочного процесса. Услуги экспедитора, оказываемые по договору транспортной экспедиции, не сводятся к заключению сделок от имени клиента, а имеют реальное существование в виде обслуживания на отдельных стадиях перевозочного процесса либо принятия экспедитором общего обязательства по организации доставки груза в пункт назначения.

Другое отличие договора поручения состоит в том, что как подчеркивает Е.А. Суханов, "предмет договора поручения может конкретизироваться указаниями доверителя, касающимися, например, способов или порядка совершения соответствующих юридических действий, определения круга возможных контрагентов по сделкам, заключаемым поверенным, и т.п." <*>. Предмет обязательства экспедитора по договору транспортной экспедиции выражается в действиях экспедитора по выполнению или организации выполнения тех связанных с перевозкой груза операций и услуг, которые предусмотрены договором. Указанные операции и услуги должны выполняться в соответствии с условиями договора, а не на основании изменяющихся указаний клиента, каковые применительно к договору транспортной экспедиции должны рассматриваться в качестве одностороннего изменения условий обязательства, что по общему правилу не допускается (ст. 310 ГК).

<*> Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / Под ред. О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова. С. 506 - 507.

Еще одно принципиальное отличие договора поручения от договора транспортной экспедиции (впрочем, как и от любого иного гражданско-правового договора) заключается в лично-доверительном (фидуциарном) характере отношений, складывающихся между сторонами договора поручения.

Лично-доверительные отношения между доверителем и поверенным по договору поручения предопределяют особенности исполнения обязательств, вытекающих из этого договора. В частности,

поверенный обязан: лично исполнять данное ему поручение (за исключением случаев передоверия); сообщать доверителю по его требованию все сведения о ходе исполнения поручения; передавать доверителю без промедления все полученное по сделкам, совершенным во исполнение поручения; по исполнении поручения или при досрочном прекращении договора поручения представить доверителю отчет с приложением оправдательных документов, если это требуется по условиям договора или по характеру поручения (ст. 974 ГК).

Договор транспортной экспедиции, несмотря на то что он может включать в себя условие о заключении экспедитором договоров перевозки от имени клиента и на основе его доверенности, весьма далек от фидуциарных сделок, а его исполнение осуществляется по общим правилам об исполнении обязательств, связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. В отношениях транспортной экспедиции нет запрета для экспедитора возлагать исполнение своих обязательств на третьих лиц, напротив, действует презумпция о праве экспедитора привлечь к исполнению своих обязательств других лиц (ст. 805 ГК). Кроме того, договор транспортной экспедиции может предусматривать обязательство экспедитора в виде организации выполнения предусмотренных договором услуг, связанных с перевозкой груза. При этих условиях непосредственное выполнение указанных услуг осуществляется не экспедитором, а третьими лицами.

В силу лично-доверительного характера отношений, складывающихся между сторонами договора поручения, исключается возможность правопреемства (как универсального, так и сингулярного) по обязательствам, вытекающим из этого договора. Что касается обязательств по договору транспортной экспедиции, то здесь законодательством не предусмотрены какие-либо препятствия для перехода прав кредитора в порядке уступки прав требования либо перевода долга, нет никаких ограничений и относительно универсального правопреемства, скажем, в случаях реорганизации юридического лица, выступающего в роли клиента или экспедитора.

Следует обратить внимание также на особые основания прекращения договора поручения, а именно: отмена поручения доверителем, отказ поверенного, смерть доверителя или поверенного. Доверитель вправе отменить поручение, а поверенный отказаться от него во всякое время; соглашение об отказе от этого права ничтожно (ст. 977 ГК).

Применительно к договору транспортной экспедиции также предусмотрена возможность одностороннего отказа от его исполнения. Согласно ст. 806 ГК любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, однако реализация этого права возможна лишь при условии возмещения контрагенту убытков, вызванных расторжением договора.

При рассмотрении соотношения договора транспортной экспедиции и договора поручения нельзя не обратить внимание на некоторые особые правила, регулирующие договор поручения, предусматривающий действия поверенного в качестве коммерческого представителя, которые несколько отличаются от норм, регламентирующих обычный договор поручения. В частности, в отличие от общей презумпции безвозмездности договора поручения, в случаях, когда договор поручения связан с осуществлением обеими сторонами или одной из них предпринимательской деятельности, доверитель обязан уплатить поверенному соответствующее вознаграждение (п. 1 ст. 972 ГК); поверенный, действующий в качестве коммерческого представителя, вправе удерживать находящиеся у него вещи, которые подлежат передаче доверителю, в обеспечение своих требований по договору поручения (п. 3 ст. 972 ГК); поверенному, действующему в качестве коммерческого представителя, может быть предоставлено доверителем право отступать в интересах доверителя от его указаний без предварительного запроса об этом при условии уведомления доверителя в разумный срок о допущенных отступлениях (п. 3 ст. 973 ГК); отмена доверителем поручения или отказ

поверенного от исполнения обязательств по договору, предусматривающему действия поверенного в качестве коммерческого представителя, может повлечь за собой обязанность возместить контрагенту убытки, причиненные прекращением договора (п. 2 и 3 ст. 978 ГК).

Отмеченные специальные правила, относящиеся к договору поручения, по которому поверенный выступает в роли коммерческого представителя, несколько "сокращают дистанцию" между договором поручения и договором транспортной экспедиции (вернее, той частью обязательств, в соответствии с которой экспедитор должен заключить договор перевозки от имени клиента и по его доверенности).

Вместе с тем далеко не всякого экспедитора можно признать коммерческим представителем, имея в виду определение коммерческого представителя (п. 1 ст. 184 ГК), каковым является лицо, постоянно и самостоятельно представляющее от имени предпринимателей при заключении ими договоров в сфере предпринимательской деятельности.

Главный же момент, определяющий соотношение договора транспортной экспедиции и договора поручения, состоит в том, что самостоятельный договор транспортной экспедиции в некоторых случаях (когда в обязанности экспедитора входит заключение договоров перевозки от имени клиента и по его доверенности) может включать в себя отдельные элементы обязательства, вытекающего из договора поручения. И не более того.

Транспортная экспедиция и комиссия

По договору комиссии одна сторона (комиссионер) обязуется по поручению другой стороны (комитента) за вознаграждение совершить одну или несколько сделок от своего имени, но за счет комитента. По сделке, совершенной комиссионером с третьим лицом, приобретает права и становится обязанным комиссионер, хотя бы комитент и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственные отношения по исполнению сделки (п. 1 ст. 990 ГК).

Договор комиссии объединяет с договором поручения то обстоятельство, что оба эти договора могут быть отнесены (в широком смысле) к сделкам представительства. В связи с этим М.И. Брагинский подчеркивает, что "из двух договоров - поручения и комиссии - договором о представительстве... может быть признан только первый. Однако при всем различии в правовом положении поверенных и комиссионеров есть в нем и общее. Его составляет цель: создание у давшего поручение таких последствий, как если бы сделку с третьим лицом совершил он сам. В этой связи в литературе термин "представительство" стал широко употребляться в двух разных значениях: в одном, отражающем модель, используемую в договоре поручения, а в другом - основанном на модели договора комиссии. Чаще всего принято делить таким образом представительство на "прямое" и "косвенное" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М., 2002. С. 393.

Если же говорить о характерных особенностях договора комиссии, отличающих этот договор, в том числе и от договора поручения, то они в свое время были удачно выделены Ю.Х. Калмыковым,

который предлагал под комиссией понимать "договор, предусматривающий, что: одна сторона (комиссионер) выполняет поручение другой (комитента), но выступает в обороте от своего имени; комиссионер выполняет не фактические, а юридические действия, то есть заключает одну или несколько сделок; за услуги комиссионера выплачивается вознаграждение, то есть такой договор всегда является возмездным; по сделке, совершенной комиссионером с третьими лицами, права и обязанности приобретает сам комиссионер" <*>.

<*> Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / Под ред. О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова. С. 518 - 519 (автор главы 51 - Ю.Х. Калмыков).

У договора комиссии можно обнаружить гораздо больше общего с договором транспортной экспедиции, нежели с договором поручения. Прежде всего договор комиссии, так же как и договор транспортной экспедиции, представляет собой предпринимательскую сделку (во всяком случае, для комиссионера, являющегося, как правило, профессиональным участником имущественного оборота). Как правильно замечает М.И. Брагинский, "договор комиссии представляет особый интерес для третьего лица, а косвенно и для комитента в силу того, в частности, что контрагентом третьего лица становится обычно профессиональный участник рынка. Уже по указанной причине есть основания считать его обладающим необходимой деловой репутацией и финансовыми возможностями. К этому следует добавить, что для признания комиссионера контрагентом третьего лица со всеми вытекающими отсюда последствиями нет необходимости в той предпосылке, неперенной для поручения, которую должно иметь в виду третье лицо, - наличии соответствующих полномочий от доверителя" <*>. Кстати, и последнее свойство договора комиссии, отмеченное М.И. Брагинским (отсутствие необходимости наделения комиссионера полномочиями от комитента), также в большинстве случаев характерно и для договора транспортной экспедиции.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 396 - 397.

Общим для договоров комиссии и транспортной экспедиции, помимо того, что как комиссионер, так и экспедитор действуют в имущественном обороте от своего имени, является то обстоятельство, что по заключаемым ими сделкам при исполнении обязательств, вытекающих из договоров комиссии и транспортной экспедиции, права и обязанности приобретают комиссионер и экспедитор (для последнего исключение составляют лишь случаи, когда договором транспортной экспедиции предусмотрено заключение договоров перевозки груза от имени клиента и на основе его доверенности).

Как договор комиссии, так и договор транспортной экспедиции являются возмездными договорами: общей обязанностью комитента и клиента признается оплата услуг, оказываемых соответственно комиссионером и экспедитором, в виде специального вознаграждения.

Таковы общие черты договоров транспортной экспедиции и комиссии. Правда, некоторые из этих черт (при соответствующей интерпретации) в юридической литературе используют, напротив, в качестве критерия разграничения названных договоров. Так, по мнению М.И. Брагинского, такой признак, как совершение сделки с третьим лицом от имени контрагента или от собственного имени,

"может быть использован и для разграничения комиссии и соответственно агентского договора либо договора транспортной экспедиции. И близость, и одновременно отличие обоих договоров от комиссии, - пишет М.И. Брагинский, - состоят в том, что и агент, и в такой же мере экспедитор в зависимости от содержания договора могут совершать действия либо от имени другой стороны (соответственно принципала и клиента), либо от собственного имени. Это означает использование в первом случае модели прямого, а во втором - косвенного представительства. Учитывая это, законодатель применительно к агентскому договору предусмотрел прямую отсылку, в зависимости от использованной модели, к нормам соответственно главы о поручении или комиссии (ст. 1011 ГК) с тем, что обе они подлежат субсидиарному применению. Все отличие в этом смысле договора транспортной экспедиции состоит в том, что использование соответствующих глав - о поручении или комиссии - возможно лишь иным путем - путем применения аналогии закона (п. 1 ст. 6 ГК)" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 419.

Отличие договоров комиссии и транспортной экспедиции, отмеченное М.И. Брагинским, если в этом сравнении на стороне транспортной экспедиции не будет фигурировать также и агентский договор, не выглядит столь принципиальным. А суть этого отличия сводится к тому, что по договору комиссии комиссионер, заключая сделки с третьими лицами, во всех случаях действует от своего имени и приобретает права и обязанности, вытекающие из этих сделок для себя; экспедитор же, вступая в сделки с третьими лицами, может действовать как от своего имени, так и от имени клиента и по доверенности последнего. В первом случае экспедитор приобретает права и обязанности по заключенным сделкам для себя, а во втором - управомоченным и обязанным лицом по указанным сделкам становится непосредственно клиент. Какой из этих двух вариантов заключения сделок экспедитором с третьими лицами подлежит применению в том или ином случае, зависит от условий конкретного договора транспортной экспедиции, который, кстати сказать, может вообще не включать в обязанности экспедитора совершение каких-либо сделок с третьими лицами. При таком варианте содержания договора транспортной экспедиции указанный договор сохраняет общие черты с договором комиссии лишь в части своей родовой принадлежности к договорам возмездного оказания услуг.

И все же основное отличие транспортной экспедиции от комиссии состоит отнюдь не в том, что экспедитор может совершать сделки с третьими лицами (в зависимости от содержания договора) как от своего имени, так и от имени клиента либо вовсе не нести соответствующей обязанности. В конце концов даже в том случае, если по условиям договора транспортной экспедиции экспедитор должен вступать в договорные отношения, скажем, с перевозчиком груза (от своего имени или от имени клиента), действия экспедитора по совершению соответствующих сделок являются лишь отдельным элементом предмета указанного договора и представляют собой не конечную цель транспортной экспедиции, как это имеет место в правоотношениях комиссии, а лишь одно из средств достижения цели этого договора, а именно: обеспечение перевозки груза в целом либо на отдельной стадии перевозочного процесса.

Таким образом, основное разграничение между договорами комиссии и транспортной экспедиции следует проводить по цели и предмету указанных договоров. По договору комиссии предмет договора составляют сами действия комиссионера по заключению сделок с третьими лицами, а его цель сводится к обеспечению косвенного представительства комитента в этих сделках.

Предметом договора транспортной экспедиции (в части обязательств на стороне экспедитора) являются выполнение или организация выполнения экспедитором разнообразных операций и услуг, связанных с перевозкой груза, а его целью - обеспечение (обслуживание) процесса перевозки груза.

Остальные многочисленные различия между комиссией и транспортной экспедицией, в особенности в сфере правового регулирования указанных договоров, носят частный характер и имеют в своей основе отличающие особенности цели и предмета каждого из этих договоров, а зачастую и объясняются ими.

В частности, именно целями обеспечения косвенного представительства комитента в совершаемых комиссионером сделках можно объяснить правила, касающиеся исполнения комиссионером своих обязательств, вытекающих из договора комиссии, которое состоит в исполнении данного ему комитентом комиссионного поручения. Принятое на себя поручение комиссионер обязан исполнить на наиболее выгодных для комитента условиях в соответствии с указаниями комитента, а стимулом к такому исполнению призвано служить правило, согласно которому в случаях, когда комиссионер совершил сделку на условиях более выгодных, чем те, которые были указаны комитентом, дополнительная выгода делится между комитентом и комиссионером поровну, если иное не предусмотрено соглашением сторон (ст. 992 ГК).

Исполнение экспедитором обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, строится на общих положениях о надлежащем исполнении гражданско-правовых обязательств и состоит в совершении экспедитором тех действий по выполнению или организации выполнения услуг, связанных с перевозкой груза, которые предусмотрены договором и соответствуют его условиям. При этом такое исполнение обязательств не включает в себя следование указаниям клиента и его поручениям.

Применительно к договору транспортной экспедиции трудно представить себе также возможность действия правил об отчетности комиссионера и о порядке рассмотрения разногласий по поводу отчета комиссионера (ст. 999 ГК), которые, как представляется, также направлены на обеспечение представительства в сделках, совершенных комиссионером с третьими лицами, и объясняются спецификой предмета договора комиссии.

Весьма наглядным образом проявляются различия в предмете договоров комиссии и транспортной экспедиции в вопросах ответственности комиссионера и экспедитора за неисполнение совершенных ими сделок третьими лицами. Комиссионер не отвечает перед комитентом за неисполнение третьим лицом сделки, заключенной с ним за счет комитента, кроме случаев, когда комиссионер не проявил необходимой осмотрительности в выборе этого лица либо принял на себя ручательство (делькредере) за исполнение сделки (ст. 993 ГК). Напротив, за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции (включая и те услуги, которые на основе сделок, совершенных экспедитором, должны предоставляться клиенту третьими лицами) экспедитор несет ответственность по общим основаниям и в размере, предусмотренным главой 25 ГК. Исключение составляют лишь случаи, когда экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, однако и при этих условиях экспедитор не освобождается от ответственности перед клиентом, которая в этом случае определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (ст. 803 ГК). Такой подход к ответственности экспедитора объясняется тем, что его обязательства по договору транспортной экспедиции далеко не исчерпываются заключением договоров перевозки, а включают в себя реальное выполнение услуг, обеспечивающих перевозку груза.

Существуют определенные различия и в праве сторон договоров комиссии и поручения на отказ от договора. Для комитента право на отказ от договора комиссии, которое может быть реализовано им в любое время, означает отмену поручения, данного ранее комиссионеру. При этом комиссионер получает право требовать возмещения убытков, вызванных отменой поручения (п. 1 ст. 1003 ГК). В отношении комиссионера действует противоположное правило: комиссионер не вправе, если иное не предусмотрено договором комиссии, отказаться от его исполнения, за исключением случая, когда договор заключен без указания срока его действия. В последнем случае комиссионер должен уведомить комитента о прекращении договора не позднее чем за 30 дней, если более продолжительный срок уведомления не предусмотрен договором (п. 1 ст. 1004 ГК).

Применительно к договору транспортной экспедиции в отношении обеих сторон предусмотрено неограниченное право на односторонний отказ от исполнения договора: любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок, при условии возмещения другой стороне убытков, вызванных расторжением договора (ст. 806 ГК). Однако данные положения скорее представляют собой не особенности отказа от договора транспортной экспедиции по сравнению с договором комиссии, а специальные правила одностороннего отказа от договора по отношению к общим нормам об одностороннем отказе от исполнения договора возмездного оказания услуг: согласно ст. 782 ГК заказчик вправе отказаться от исполнения договора возмездного оказания услуг при условии оплаты исполнителю фактически понесенных им расходов, а исполнитель - лишь при условии полного возмещения заказчику понесенных им убытков.

И последнее. Сравнивая договор комиссии и договор транспортной экспедиции, следует учитывать, что действия комиссионера по заключению сделок с третьими лицами от своего имени, но за счет комитента по существу исчерпывают предмет договора комиссии и цель последнего - обеспечение представительства комитента в этих сделках. Аналогичные действия экспедитора представляют собой лишь одну из возможных услуг, оказываемых по договору транспортной экспедиции, которая может и не входить в содержание обязательств экспедитора и, во всяком случае, не исчерпывает предмета договора транспортной экспедиции.

Транспортная экспедиция и агентирование

По агентскому договору одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала. По сделке, совершенной агентом с третьим лицом от своего имени и за счет принципала, приобретает права и становится обязанным агент, хотя бы принципал и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственные отношения по исполнению сделки. По сделке, совершенной агентом с третьим лицом от имени и за счет принципала, права и обязанности возникают непосредственно у принципала (п. 1 ст. 1005 ГК).

Рассматривая вопрос об отличии агентского договора от поручения и комиссии, Г.Е. Авиллов указывает: "Подобно поручению и комиссии, агентский договор предполагает деятельность одной стороны за счет и в интересах другой стороны. И поверенный, и комиссионер, и агент вступают с третьими лицами в юридические отношения, влекущие имущественные последствия для другой стороны договора, давшей соответствующее поручение. Однако если поверенный действует только от имени другой стороны (доверителя), а комиссионер - только от своего имени, то в агентском договоре возможны оба варианта. Способ участия агента в отношениях с третьими лицами, который

является конституирующим признаком для договоров поручения и комиссии (и который лежит в основе разграничения этих договоров), для агентского договора, напротив, значения не имеет. Смысл агентского договора состоит именно в том, что деятельность, осуществляемая агентом по поручению и в интересах принципала, порождает для принципала имущественные последствия. Что же касается характера взаимоотношений агента с третьими лицами, то стороны вправе использовать любую модель - и поручения, и комиссии, и их сочетания" <*>.

<*> Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / Под ред. О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова. С. 525 - 526 (автор главы 52 - Г.Е. Авилов).

Итак, первый признак, отличающий агентский договор от договоров комиссии и поручения, состоит в том, что агент, выполняя поручение принципала, вступает в отношения с третьими лицами, как от имени принципала, так и от собственного имени. В то же время данный признак сближает агентский договор с договором транспортной экспедиции, в соответствии с которым экспедитор заключает договоры перевозки также либо от своего имени, либо от имени клиента.

Другое отличие агентского договора от договоров поручения и комиссии мы обнаруживаем в предмете этого договора: если по договору комиссии комиссионер совершает сделки, а по договору поручения - сделки и иные юридические действия, то агент обязуется в интересах принципала совершать как юридические, так и иные действия (надо понимать, в том числе и фактические). По этому признаку (предмет договора в части характера совершаемых действий) агентский договор весьма схож с договором транспортной экспедиции, по которому экспедитор также выполняет для клиента разнообразные услуги, которые могут носить как юридический, так и фактический характер.

И наконец, третий существенный признак, отличающий агентский договор от договоров поручения и комиссии и одновременно сближающий его с договором экспедиции, - в отношении него Г.Е. Авилов подчеркивает, что "в отличие от поручения и комиссии, отношения по агентскому договору всегда имеют длящийся характер... агент обязуется именно совершать, а не совершить для принципала какие-либо действия" <*>.

<*> Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / Под ред. О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова. С. 526.

Обращает внимание на данную особенность и М.И. Брагинский, который по этому поводу пишет: "Именно приведенная особенность агентского договора делает наиболее вероятным его использование в случаях, когда речь идет об обслуживании принципала профессионалом - агентом. При этом имеется в виду не только присущая агентскому договору длительность отношений сторон, т.е. растянутость действия договора во времени, но прежде всего многократность оказания услуг в сочетании с их многообразием. К этому следует добавить, что если поручение и комиссия подразумевают всегда определенные порученные лицу действия, то в агентском договоре речь может идти о наборе действий. Притом не исключено, что набор некоторых из них может быть определен лишь позднее - либо при выдаче агенту новых поручений, либо в развитие уже им полученных, т.е. определиться уже в ходе исполнения договора. Тем самым агентский договор может принять

организационный характер" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 471.

Договор транспортной экспедиции также может быть сконструирован по модели длящегося договора организационного характера. В этом случае существо обязательства на стороне экспедитора будет состоять в организации выполнения определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза (п. 1 ст. 801 ГК).

И все же агентский договор, так же как и договоры поручения и комиссии, сохраняет черты представительского обязательства. Изменяется лишь характер представительства принципала в отношениях, складывающихся между агентами и третьими лицами. Агентский договор расширяет сферу предпринимательской деятельности принципала за счет постоянного представительства агентом его интересов на определенной территории, что и является целью агентского договора. Как отмечалось, договору транспортной экспедиции данная цель не присуща, его предназначение состоит в обеспечении и обслуживании перевозок грузов, поэтому все услуги, в том числе и представляющие собой юридические действия экспедитора, подчинены этой цели.

О серьезных отличиях от договора транспортной экспедиции могут свидетельствовать некоторые правила об агентском договоре, в которых с наибольшей очевидностью выражен его представительский характер. В частности, так же как в правоотношениях поручения и комиссии, в ходе исполнения агентского договора агент обязан представлять принципалу отчеты о выполнении поручений последнего (ст. 1008 ГК).

Однако наиболее примечательными с этой точки зрения представляются положения о возможных ограничениях прав принципала и агента, которые могут быть предусмотрены агентским договором. Согласно ст. 1007 ГК агентским договором может быть предусмотрено обязательство принципала не заключать аналогичных агентских договоров с другими агентами, действующими на определенной в договоре территории, либо воздерживаться от осуществления на этой территории самостоятельной деятельности, аналогичной деятельности, составляющей предмет агентского договора. Аналогичное обязательство может быть предусмотрено агентским договором и в отношении агента, который в этом случае также лишается права на заключение иных агентских договоров с другими принципалами, которые подлежат исполнению на соответствующей территории (п. 1 и 2 ст. 1007 ГК). Применительно к договору транспортной экспедиции введение подобного рода ограничений в отношении экспедитора или клиента представляется невозможным.

Вместе с тем предмет агентского договора, включающий в себя как юридические, так и иные действия агента, заключающего сделки и совершающего другие действия (в том числе фактические) как от имени принципала, так и от своего имени, оказывается предельно широким и при определенных условиях может содержать в качестве составного элемента и транспортно-экспедиционные обязательства. Свидетельством тому может служить модель агентского договора, используемая на морском транспорте (глава XIII Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации - далее КТМ <*>). Согласно ст. 232 КТМ по договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории. Морской агент выполняет различные формальности, связанные с

приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом его из порта, оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту, оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, оплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту, привлекает грузы для линейных перевозок, осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования (п. 1 ст. 237 КТМ).

<*> СЗ РФ. 1999. N 18. Ст. 2207.

Транспортная экспедиция и хранение

По договору хранения одна сторона (хранитель) обязуется хранить вещь, переданную ей другой стороной (поклажедателем), и возвратить эту вещь в сохранности. В договоре хранения, в котором хранителем является коммерческая организация либо некоммерческая организация, осуществляющая хранение в качестве одной из целей своей профессиональной деятельности (профессиональный хранитель), может быть предусмотрена обязанность хранителя принять на хранение вещь от поклажедателя в установленный договором срок (п. 1 и 2 ст. 886 ГК).

Из данного определения договора хранения следует вывод, что по общему правилу указанный договор является реальным договором (обязанности хранителя распространяются лишь на переданную ему вещь). Вместе с тем, если в этих отношениях принимает участие профессиональный хранитель, он может взять на себя обязанность принять от поклажедателя вещь на хранение, а соответствующий договор хранения приобретает в этом случае консенсуальный характер.

Договор хранения, так же как и договор транспортной экспедиции, относится к договору возмездного оказания услуг, что само по себе оправдывает рассмотрение вопроса о соотношении указанных договоров. Еще одним серьезным мотивом для рассмотрения этого вопроса может служить то обстоятельство, что среди услуг, оказываемых клиенту экспедитором по договору транспортной экспедиции, в законодательстве указана и такая услуга, как хранение груза (п. 1 ст. 801 ГК).

В свое время О.С. Иоффе относил хранение груза к фактическим действиям экспедитора, выполняемым по договору транспортной экспедиции. Он указывал: "Экспедитор может выполнять такие фактические действия, как доставка груза на транспорт или с транспорта на склад получателя, погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов до сдачи их органам транспорта или до момента их вручения клиенту и др." <*>. М.Е. Ходунов, однако, не считал услуги по хранению грузов признаком экспедиции, полагая, что подобные фактические действия имеют место, например, и в договоре комиссии, поскольку "комиссионер, принимающий ту или иную вещь от комитента для продажи или приобретающий имущество для комитента, обязан принять меры для обеспечения сохранности его" <***>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 544.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 161.

О каких же услугах экспедитора по хранению груза идет речь в действующем Гражданском кодексе (ст. 801)? Видимо, однозначно ответить на этот вопрос невозможно, а следует говорить о различных вариантах договорных конструкций, аналогичных транспортной экспедиции, включающих в себя обязанности по хранению (сбережению и сохранности) имущества.

М.И. Брагинский подчеркивает, что соответствующая ситуация "может создаться, если сторона в связи с исполнением своих обязательств по договору, предметом которого служит экономическое или фактическое движение вещей, заключает самостоятельный договор хранения с третьим лицом" <*>. Такую ситуацию следует признать типичной для договоров транспортной экспедиции организационного характера, заключенных на длительный срок и предусматривающих полное транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей (грузополучателей), периодически отправляющих (получающих) большие партии грузов. В качестве гарантии исполнения обязательств, вытекающих из подобных договоров транспортной экспедиции, экспедитор должен заблаговременно заключить договоры складского хранения, предусматривающие обязанность профессионального хранителя принимать на хранение соответствующие грузы.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 652.

Вместе с тем, как отмечает М.И. Брагинский, "гораздо чаще возникают ситуации, при которых обязательство хранить вещь входит в содержание договоров иного типа, и тогда прибегают к одному из двух вариантов". Суть первого варианта состоит в том, что "обязательство по хранению может составлять неотъемлемую часть единого сложного договора с тем, что без хранения он как таковой существовать не может... Второй вариант выражается в том, что хранение может входить в состав не только сложного, но и смешанного договора, при котором элементы различных договоров, в том числе и хранения, набираются специально для конкретного случая самими сторонами, осуществляющими таким образом свое право, опираясь на "свободу договоров" <*>.

<*> Там же. С. 653.

Договор транспортной экспедиции относится как раз к числу таких договоров, обычно содержащих и обязательство по хранению грузов, в отношении которых осуществляется экспедирование. Традиционный набор операций и услуг, осуществляемых экспедитором, включает в себя прием груза от клиента, доставку его в пункт назначения или на станцию железной дороги, в порт, аэропорт и последующую отгрузку его в пункт назначения, выгрузку и выдачу его получателю. В этом случае, даже если услуга по хранению груза специально не предусмотрена договором, обязательство экспедитора по хранению экспедируемого груза имманентно природе такого договора, ибо при доставке груза в пункт назначения и выдаче его получателю, безусловно, должны быть обеспечены целостность и сохранность экспедируемого груза. Более того, имущественная ответственность экспедитора за нарушение этого обязательства (утрата, повреждение, недостача экспедируемого груза) составляет едва ли не основной вид ответственности экспедитора по договору

транспортной экспедиции. Особенность этого варианта, когда обязательство хранить груз непосредственно входит в содержание договора транспортной экспедиции, можно обнаружить в правовом регулировании правоотношений по хранению груза, складывающихся между клиентом и экспедитором: регламентация указанных правоотношений ограничивается применением норм о договоре транспортной экспедиции, а правила о договоре хранения (глава 47 ГК) не подлежат применению.

При втором варианте, когда стороны, заключая договор транспортной экспедиции, включают в текст договора обязательство хранить грузы в качестве отдельного самостоятельного обязательства экспедитора, мы получаем конструкцию смешанного договора. Например, договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено обязательство экспедитора принимать грузы клиента на хранение на товарном складе экспедитора, расположенном на прирельсовом участке железной дороги, и по мере накопления обеспечивать отправку этих грузов получателям. В этом случае должна использоваться иная схема правового регулирования обязательств по хранению грузов клиента.

Как известно, к отношениям сторон по смешанному договору применяются в соответствующих частях правила о договорах, элементы которых содержатся в смешанном договоре, если иное не вытекает из соглашения сторон или существа смешанного договора. Следовательно, к правоотношению, складывающемуся между клиентом и экспедитором по поводу хранения грузов клиента, подлежат прямому и непосредственному применению (если иное не установлено договором транспортной экспедиции) правила о договоре хранения, содержащиеся в главе 47 ГК.

Вместе с тем на практике могут встречаться и иные сочетания обязательств по транспортной экспедиции и хранению грузов. Так, М.И. Брагинский пишет: "Возможна и прямо противоположная ситуация, при которой хранитель как сторона в одноименном договоре, помимо собственно хранения и в непосредственной связи с ним, принимает на себя обязанность совершать действия, которые составляют предмет других договоров. Имеются в виду оказание хранителем экспедиционных услуг, выполнение по поручению поклажедателя функций подрядчика при осуществлении работ, необходимых для обеспечения сохранности принятого на хранение имущества, осуществление доставки поклажедателю хранимых вещей по окончании договора и т.п.". В качестве примера такой ситуации М.И. Брагинский приводит Положение о таможенных складах, утвержденное 10 августа 1993 г. <*>, которое "допускает принятие на себя таможенным складом на основе договора складского хранения исполнения до 9 операций по обеспечению сохранности переданных товаров и до 13 - по подготовке таких товаров для продажи и по их транспортировке" <***>.

<*> См.: Комментарий к Таможенному кодексу Российской Федерации. М., 1996. С. 137 - 155.

<***> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 654.

Представляется, что и в этом случае мы имеем дело со смешанным договором, в котором дополнением к основному договору хранения служат экспедиционные обязательства хранителя. К последним подлежат применению правила о договоре транспортной экспедиции.

По договору перевозки груза 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. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом (ст. 785 ГК).

При необходимости осуществления систематических перевозок грузов перевозчик и грузовладелец могут заключить долгосрочный договор об организации перевозки, по которому перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки (ст. 798 ГК).

В приведенных законодательных формулировках выражены два основных вида договора перевозки груза: договор перевозки конкретного груза, который относится к реальным договорам и вступает в силу лишь с момента передачи груза перевозчику, и договор об организации перевозки, который носит консенсуальный характер и предназначен для урегулирования взаимоотношений, складывающихся между грузовладельцем и перевозчиком, по подаче транспортных средств, предъявлению грузов и осуществлению их перевозки в течение определенного (как правило, длительного) периода. Договор транспортной экспедиции может быть построен по различным моделям, приспособленным к обоим видам договора перевозки.

Но прежде всего необходимо заметить, что ключевой момент в соотношении обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции и договора перевозки, предопределен тем обстоятельством, что составляющие предмет договора транспортной экспедиции многообразные услуги, которые экспедитор обязуется выполнить для клиента или выполнение которых обязуется организовать, должны быть непосредственным образом связаны с перевозкой груза.

Правовая природа указанной связи транспортной экспедиции с перевозкой груза по общему правилу определяется тем, что договор перевозки груза признается основным, а договор транспортной экспедиции - дополнительным, вспомогательным, призванным обслуживать основной договор. Например, О.С. Иоффе подчеркивал, что единство различных действий экспедитора "цементирует... вспомогательный характер деятельности экспедитора по отношению к транспортным перевозкам" <*>. К этой позиции присоединяется и В.К. Андреев, который пишет: "Транспортировка грузов не может быть осуществлена без выполнения вспомогательных работ, обычно называемых транспортно-экспедиционными операциями или транспортно-экспедиционной деятельностью" <***>. На вспомогательный характер транспортной экспедиции по отношению к перевозке грузов обращает внимание и Г.П. Савичев <***>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 544 - 545.

<***> Андреев В.К. Указ. соч. С. 5 - 6.

<***> Гражданское право: Учебник. В 2 т. Том II. Полутом 2 / Отв. ред. Е.А. Суханов. С. 66.

Представляется, однако, что есть одно исключение из общего правила о подчиненном, вспомогательном характере договора транспортной экспедиции по отношению к договору перевозки,

когда указанные договоры меняются местами, а правовая природа связи транспортной экспедиции и перевозки грузов определяется тем, что уже перевозка грузов обеспечивает выполнение обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции. Речь идет о таком договоре транспортной экспедиции, по которому экспедитор принимает на себя обязанность организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом (п. 1 ст. 801 ГК). Для экспедитора, принявшего на себя такое обязательство, заключение необходимых договоров перевозки груза в целях его доставки в пункт назначения является лишь действием, направленным на исполнение основного обязательства, вытекающего из договора транспортной экспедиции.

Такая модель договора транспортной экспедиции была известна и в советский период. В подобной ситуации тогда говорили о полном транспортно-экспедиционном обслуживании. "Полное транспортно-экспедиционное обслуживание, встречающееся сравнительно редко, - писал О.С. Иоффе, - выражается в том, что экспедитор принимает на себя выполнение всех работ, начиная от движения груза со склада отправителя и кончая сдачей его на складе получателя" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 547.

Некоторые правоведы считали модель договора, предусматривающего полное транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителя (грузополучателя), настолько специфической, что даже выводили ее за рамки правоотношений транспортной экспедиции и приравнивали к организационному договору перевозки. Например, М.Е. Ходунов предлагал называть договор о полном транспортно-экспедиционном обслуживании не иначе как "особого рода договор перевозки", "договор об организации перевозки" или "договор общей перевозки" <*>. Такой подход, видимо, объяснялся тем, что при определении соотношения договора транспортной экспедиции и договора перевозки правоведы не смогли отказаться от концепции "вспомогательного" и "основного" договоров.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 165.

Соотношение договора транспортной экспедиции и договора перевозки может изменяться в зависимости от того, как сконструирован договор транспортной экспедиции и каким содержанием стороны наполнили обязательства, вытекающие из этого договора. Здесь возможны самые различные варианты.

Начнем с того, что договор транспортной экспедиции может вообще не предусматривать каких-либо обязанностей экспедитора по перевозке груза или доставке его на станцию железной дороги, в порт, аэропорт. Услуги, оказываемые клиенту экспедитором, могут ограничиться приемкой груза от грузоотправителя на хранение, его сортировкой, упаковкой, погрузкой на транспортное средство, поданное на основе договора перевозки, который сам клиент заключил с перевозчиком. Данные услуги, безусловно, связаны с перевозкой, но представляют собой фактические действия экспедитора, не участвующего в договоре перевозки.

Ситуация изменится, если помимо названных услуг обязательства экспедитора включают в себя обязанность заключить договор перевозки от имени клиента по доверенности последнего (в этом

случае в отношениях с перевозчиком роль экспедитора ограничивается представительскими функциями) или от собственного имени. В последнем случае экспедитор становится непосредственным участником договорных отношений по перевозке груза в качестве грузоотправителя.

Если по договору транспортной экспедиции клиентом является грузополучатель, экспедитор при получении груза от транспортной организации, доставившей этот груз в пункт назначения, может действовать лишь в качестве представителя клиента по доверенности (если только он не указан в транспортной накладной как грузополучатель).

Соотношение договоров транспортной экспедиции и перевозки изменяется, если обязательства экспедитора включают в себя доставку груза на железнодорожную станцию, в морской (речной) порт или аэропорт. И здесь возможны четыре различные ситуации. Во-первых, в обязанности экспедитора могут входить приемка грузов от клиента, погрузка их в собственный автомобиль, доставка на станцию, в порт, аэропорт и передача соответствующему органу транспорта (от своего имени или от имени клиента). В этом случае между экспедитором и клиентом не возникают самостоятельные правоотношения по поводу перевозки груза до станции, порта, аэропорта, поскольку они поглощаются предметом договора транспортной экспедиции.

Во-вторых, договором транспортной экспедиции может быть предусмотрена обязанность клиента сдать груз экспедитору и погрузить его на автомобиль, принадлежащий последнему. При этих условиях между экспедитором и клиентом возникают правоотношения по перевозке груза автомобильным транспортом, а состоявшийся договор автомобильной перевозки должен быть оформлен товарно-транспортной накладной.

В-третьих, обязанность экспедитора по вывозу груза от клиента на железнодорожную станцию, в морской (речной) порт, аэропорт не исключает возможность использования транспортных средств третьего лица, с которым экспедитор должен будет заключить самостоятельный договор автомобильной перевозки в качестве грузоотправителя, а клиент выступит в роли фактического отправителя груза.

В-четвертых, обязанности экспедитора могут сводиться лишь к организации выполнения услуги по вывозу груза с территории клиента на станцию железной дороги, в порт или аэропорт, которая, в свою очередь, может состоять лишь в поиске транспортной организации, готовой направить транспортные средства для вывоза груза клиента. При таких условиях клиент должен будет выступить в роли грузоотправителя и заключить договор перевозки груза с соответствующей транспортной организацией.

И, наконец, договор транспортной экспедиции может полностью поглотить перевозку груза, что имеет место в ситуации, когда экспедитор принимает на себя обязательство доставить своими силами и средствами груз в пункт назначения и выдать его грузополучателям.

Особым образом решается вопрос о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки в том случае, когда обязательство по экспедированию груза принимает на себя его перевозчик. Согласно п. 2 ст. 801 ГК правила главы 41 ГК о транспортной экспедиции распространяются и на случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются перевозчиком. Комментируя это правило, В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев утверждают: "В этом случае перевозчик не вправе заключать договор перевозки от собственного имени, но может выступать в качестве коммерческого представителя иной стороны (п. 3 ст. 182 ГК). Кроме того, при использовании в качестве экспедитора самого перевозчика могут сложиться две ситуации. В одной из

них перевозчик выступает экспедитором по отношению к другому лицу (например, другому перевозчику) и правила об экспедиции применяются без каких-либо изъятий. В другой - перевозчик становится экспедитором по отношению к собственной перевозке. В последнем случае экспедиция накладывается на перевозку, имея одинаковый субъектный состав в двух обязательствах. Это сказывается на ответственности сторон, сроках давности и других условиях исполнения обоих договоров" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 414.

Приведенные рассуждения не поддаются какому-либо логическому объяснению. В частности, непонятно, почему перевозчик (скажем, автотранспортное предприятие, доставляющее груз на станцию железной дороги), взявший на себя обязательства по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузоотправителя, действуя в качестве экспедитора, не может заключить договор перевозки груза с железной дорогой, если такое условие предусмотрено договором, заключенным с грузоотправителем? И почему в этом случае перевозчик-экспедитор должен выступать в качестве коммерческого представителя иной (какой?) стороны?

Возникают вопросы и относительно двух ситуаций, якобы складывающихся "при использовании в качестве экспедитора самого перевозчика". Например, как может перевозчик, выполняющий транспортно-экспедиционные услуги, выступать экспедитором по отношению к другому перевозчику либо иному лицу или, тем паче, "по отношению к собственной перевозке", если экспедитором он является только в отношении клиента, с которым заключен договор экспедиции?

На самом деле законодатель, предусмотрев правило о распространении норм о транспортной экспедиции на случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются перевозчиком, имел в виду, что перевозчик, заключая с грузоотправителем договор перевозки груза, может принимать на себя дополнительные обязательства по транспортно-экспедиционному обслуживанию отправителя груза, выходящие за рамки обязательств, вытекающих из договора перевозки. При этом учитывалась реальная практика, складывающаяся в последние (перед принятием Гражданского кодекса) десятилетия, когда автотранспортные предприятия, а также транспортно-экспедиционные конторы, действующие при железнодорожных станциях, морских и речных портах, действительно принимали на себя такие обязательства по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузоотправителей и грузополучателей.

Распространив на эти правоотношения правила о договоре транспортной экспедиции, законодатель тем самым предопределил правовую природу договоров перевозки груза, по которым перевозчик одновременно исполняет обязанности экспедитора. Как известно, прямое применение норм о каком-либо договоре к правоотношениям, вытекающим из иного договора, свидетельствует о том, что этот последний договор содержит элементы первого договора. Иными словами, если перевозчик одновременно исполняет обязанности экспедитора, речь идет уже не о договоре перевозки, а о смешанном договоре (п. 3 ст. 421 ГК), включающем в себя обязательства как по перевозке груза, так и по транспортной экспедиции. Выполняя обязательства по транспортной экспедиции, перевозчик и действует в качестве экспедитора, располагая правом на заключение договоров перевозки либо от имени клиента (грузоотправителя), либо от собственного имени в зависимости от условий договора.

Транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителя (грузополучателя) может осуществляться самим перевозчиком и при перевозке груза в прямом сообщении. Например, при автомобильной перевозке груза автотранспортная организация может принять на себя такого рода обязательства (принятие груза на складе третьего лица, погрузка его в автомобиль, охрана груза в пути следования, выдача его в пункте назначения получателю с проверкой веса и состояния груза и т.п.), которые указанная автотранспортная организация будет выполнять в качестве экспедитора.

Для всех подобных случаев, когда перевозчик груза принимает на себя также исполнение обязанностей экспедитора, в принципе были возможны два варианта правового регулирования правоотношений, складывающихся между перевозчиком груза и грузоотправителем. Первый вариант правового регулирования мог состоять в том, чтобы исходить из имманентной принадлежности дополнительных экспедиционных обязанностей перевозчика содержанию сложного договора перевозки и в связи с этим ограничиться регламентацией соответствующего правоотношения нормами о договоре перевозки, а в части, ими не урегулированной, - общими положениями о гражданско-правовом договоре и обязательствах. Второй путь правового регулирования соответствующих правоотношений состоит в том, чтобы строить схему такого регулирования исходя из того, что договор перевозки, включающий в себя обязанности перевозчика по экспедиционному обслуживанию грузоотправителя, должен квалифицироваться как смешанный договор, вследствие чего к отношениям сторон подлежат применению в соответствующих частях правила об обоих договорах (перевозки и транспортной экспедиции), элементы которых содержатся в смешанном договоре. Законодатель, как известно, остановился на втором варианте правового регулирования, распространив действие норм о транспортной экспедиции на случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются перевозчиком, и тем самым внес определенность в правовое регулирование соответствующих правоотношений.

Практическое значение указанного подхода к правовому регулированию отношений, возникающих из договора перевозки, включающего в себя обязательства перевозчика по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузоотправителя (грузополучателя), состоит не только в том, что соответствующие правоотношения должны регулироваться нормами о транспортной экспедиции (число таких норм, во всяком случае до принятия закона о транспортно-экспедиционной деятельности, весьма незначительно), а скорее в том, что к указанным правоотношениям не могут применяться правила о договоре перевозки, многие из которых отличаются значительной спецификой, например: нормы об ограниченной ответственности перевозчика за неисполнение обязательств, об обязательном претензионном порядке, о сокращенном сроке исковой давности и т.п. В подобных случаях правоотношения, складывающиеся между перевозчиком и грузоотправителем (в части обязательств по транспортно-экспедиционному обслуживанию последнего), за неимением специальных правил в главе 41 ГК ("Транспортная экспедиция"), должны регулироваться общими положениями о гражданско-правовых обязательствах.

3. Субъекты договора транспортной экспедиции

Из определения договора транспортной экспедиции (п. 1 ст. 801 ГК) усматривается, что в качестве сторон этого договора выступают клиент и экспедитор. В главе 41 ГК отсутствуют нормы, предусматривающие какие-либо специальные требования к участникам договора транспортной экспедиции.

В качестве клиентов по договору транспортной экспедиции могут выступать как организации,

так и физические лица, заинтересованные в транспортно-экспедиционном обслуживании и отвечающие общим требованиям правосубъектности, предъявляемым ко всякому участнику гражданского оборота (правоспособность и дееспособность). Правда, круг клиентов применительно к конкретному договору транспортной экспедиции значительно сужается за счет того, что физическое или юридическое лицо, являющееся клиентом по указанному договору транспортной экспедиции, одновременно должно иметь статус грузоотправителя или грузополучателя экспедируемого груза. Это означает, что при отсутствии договора транспортной экспедиции транспортировка груза осуществлялась бы на основании прямого договора перевозки, который клиент-грузоотправитель должен был бы заключить с перевозчиком, а клиент-грузополучатель выступал бы по этому договору как лицо, уполномоченное на получение груза. На данное обстоятельство указывает, в частности, В.А. Егиазаров, который подчеркивает необходимость того, чтобы "клиент был отправителем или получателем груза при взаимоотношениях с транспортными организациями" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие / Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации. М., 2002. С. 171.

В связи с этим представляются необоснованными встречающиеся в современной юридической литературе попытки расширить круг субъектов договора транспортной экспедиции за счет отказа от обязательности такого признака, как их роль грузоотправителя (грузополучателя) в отношениях с транспортными организациями. Например, В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев пишут: "Клиентами по договору могут быть любые лица (прежде всего отправитель и получатель груза, а также его собственник), заинтересованные в получении экспедиционных услуг" <*>. Такой взгляд на клиента по договору транспортной экспедиции не корреспондирует обязательному признаку предмета этого договора, а именно: неразрывной связи оказываемых по нему транспортно-экспедиционных услуг с перевозкой груза.

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 414 - 415.

Вторым участником договора транспортной экспедиции, предопределяющим специфику этого договора и необходимость признания его самостоятельным гражданско-правовым договором, является экспедитор, на котором лежит обязательство по выполнению или организации выполнения для клиента соответствующих услуг, связанных с перевозкой груза.

По поводу этого участника договора транспортной экспедиции те же В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев указывают: "Экспедитором может быть как специализированная организация (иное лицо), так и обычный перевозчик (например, структурное подразделение транспортного предприятия). Как и в договорах поручения, комиссии и агентирования, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц, если иное не предусмотрено договором экспедиции" <*>. Конечно же, правовое положение экспедитора в договоре транспортной экспедиции и круг проблем, связанных с определением его статуса в указанных правоотношениях, далеко не полностью определяются приведенной здесь характеристикой, которая к тому же страдает некоторыми неточностями. В частности, в качестве экспедитора никак не может выступать "структурное подразделение автотранспортного предприятия", которое вообще не является юридическим лицом и по этой причине

не может признаваться субъектом каких-либо гражданских правоотношений. Кроме того, вызывает большие сомнения приравнивание экспедитора к субъектам представительских сделок (поручения, комиссии, агентирования) с точки зрения их возможностей по привлечению к исполнению своих обязательств третьих лиц.

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 415.

Гораздо более содержательным было описание правового положения экспедитора в договоре транспортной экспедиции в юридической литературе советского периода. В то время велась оживленная дискуссия по двум вопросам, относящимся к правовому статусу экспедитора.

Во-первых, отсутствовало единое мнение по вопросу о том, может ли выступать экспедитором транспортная организация, осуществляющая перевозки грузов, либо в таком качестве следует признавать исключительно специализированные экспедиционные организации. Например, О.С. Иоффе утверждал: "Функции экспедиторов могут выполнять только специализированные организации" <*>. О целесообразности участия в отношениях по транспортно-экспедиционному обслуживанию специализированных организаций писал в то время также В.К. Андреев: "Практика осуществления транспортно-экспедиционного обслуживания экспедиционными предприятиями как автомобильного, так и железнодорожного транспорта свидетельствует о большой экономической эффективности централизованного обслуживания предприятий и организаций... Кроме того, экспедитор имеет возможность маневрировать своими механизмами, рабочей силой и тем самым ослаблять напряженность с вывозом грузов со станций и из портов, так как, сосредотачивая в своих руках транспортно-экспедиционную работу с грузами клиентов, он имеет реальную возможность осуществлять планомерный вывоз и завоз грузов по графикам, согласованным с организациями железнодорожного, водного, воздушного транспорта" <***>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 547.

<***> Андреев В.К. Указ. соч. С. 8.

Х.И. Шварц допускал участие в отношениях, возникающих на основании договора транспортной экспедиции, в качестве экспедиторов как специализированных экспедиторских организаций, так и транспортных организаций, выступающих в роли перевозчиков грузов. В связи с этим он указывал: "Развитие транспорта привело к созданию экспедиции. С одной стороны, экспедиция специализировалась и породила договор об организации перевозок (о полном экспедиционном обслуживании), с другой - она стала неотъемлемым элементом транспортного процесса, в котором за ней закреплена роль дополнительной к перемещению грузов услуги. Это свидетельствует о неосновательности попыток отрыва экспедиции от перевозки и, наоборот, подтверждает неразрывную связь этих элементов транспортного процесса" <*>. В первом случае Х.И. Шварцем договор транспортной экспедиции с полным транспортно-экспедиционным обслуживанием отождествлялся с договором об организации перевозок, а экспедитор рассматривался в качестве перевозчика по этому договору. Применительно ко второй ситуации, когда экспедиционные обязательства рассматривались в качестве дополнительных при перевозке груза, Х.И. Шварц ратовал за наделение соответствующими функциями по транспортно-экспедиционному обслуживанию

грузоотправителей и грузополучателей организаций автомобильного транспорта <*>.

<*> Шварц Х.И. Указ. соч. С. 165.

<*> См. там же. С. 150.

Во-вторых, широко обсуждался вопрос о допустимости для экспедитора, вступающего в правоотношения с третьими лицами (например, с перевозчиком груза), действовать от имени клиента и по его доверенности. Наиболее категоричную позицию по этому вопросу занимал М.Е. Ходунов, который по этому поводу писал: "Применение термина "экспедитор" к организациям, действующим за счет клиентов, но от своего имени при отправлении грузов и приеме их от перевозчиков, является правильным с точки зрения приоритета. Наоборот, присвоение названий экспедиторов и экспедиционных контор тем организациям, которые действуют от имени клиентов, является результатом упрощения понятия договора экспедиции и стремления организаций, называемых "экспедиционными", упростить выполнение своих задач по обслуживанию клиентов и снизить свою ответственность" <*>. Прямо противоположную точку зрения по этому вопросу высказывал Е.М. Ворожейкин, который полагал, что экспедитор во всех случаях должен выступать от имени клиента <*>.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 156.

<*> См.: Ворожейкин Е.М. Обязательство по транспортно-экспедиционному обслуживанию. М., 1957. С. 87 - 90.

Рассматривая эти две крайние позиции, О.С. Иоффе признавал обоснованность обеих точек зрения, но каждой из них - для определенных ситуаций. "Если иметь в виду частичное транспортно-экспедиционное обслуживание, - отмечал О.С. Иоффе, - то нельзя не признавать правильной точку зрения Е.М. Ворожейкина. При таком обслуживании экспедитор либо вообще не мог бы выступать от собственного имени, либо это было бы крайне затруднительно... Однако при полном экспедиционном обслуживании, когда груз отправляет и получает один и тот же экспедитор, не только нет препятствий для осуществления его от имени экспедитора, а наоборот, это значительно облегчает экспедиционную работу, не говоря уже о внешнеторговых операциях, где такая форма деятельности наиболее приемлема. Вот почему вообще отрицать возможность совершения экспедитором юридических действий от собственного имени... нет достаточных оснований" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 548.

Современная трактовка договора транспортной экспедиции и его легальное определение (п. 1 ст. 801 ГК) исходят из того, что договором может быть предусмотрена обязанность экспедитора заключить договор перевозки груза как от имени клиента, так и от своего имени. Таким образом, этот вопрос, вызывавший дискуссии в советский период, нашел оптимальное решение в действующем законодательстве: сами стороны договора транспортной экспедиции (клиент и экспедитор) на основе

свободного волеизъявления должны определить порядок заключения экспедитором договоров перевозки и совершения им иных юридических действий.

Несмотря на то что в главе 41 ГК не содержится каких-либо специальных требований, предъявляемых к экспедитору, сам набор услуг, связанных с перевозкой грузов, которые экспедитор должен в соответствии с договором транспортной экспедиции выполнять для клиента, круг его обязанностей, а также тот факт, что указанные услуги оказываются клиенту за вознаграждение (п. 1 ст. 801 ГК), не оставляют сомнения в том, что транспортно-экспедиционная деятельность представляет собой один из видов предпринимательской деятельности. А предпринимательской деятельностью без каких-либо ограничений могут заниматься, как известно, лишь те юридические лица, которые действуют в форме коммерческой организации, а также физические лица, зарегистрированные в качестве индивидуальных предпринимателей. Следовательно, в качестве экспедитора по договору транспортной экспедиции может выступать либо коммерческая организация, либо индивидуальный предприниматель.

Кроме того, транспортно-экспедиционная деятельность относится к числу лицензируемых видов предпринимательской деятельности, поэтому экспедитор должен располагать лицензией на занятие транспортно-экспедиционной деятельностью. Необходимость лицензирования деятельности экспедитора, помимо всего прочего, объясняется ее неразрывной связью с процессом транспортировки грузов, а следовательно, и задачами обеспечения безопасности транспортного процесса <*>.

<*> Федеральным законом "О безопасности дорожного движения" (ст. 7) предусмотрено, что транспортно-экспедиционное обслуживание юридических и физических лиц подлежит лицензированию "в целях обеспечения безопасности дорожного движения" (СЗ РФ. 1995. N 50. Ст. 4873).

В ряде случаев лицензированию подлежат и отдельные операции, которые входят в круг обязанностей экспедитора по договору транспортной экспедиции. Так, Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 июня 2002 г. N 447 "О лицензировании перевозочной и другой деятельности, осуществляемой на морском транспорте" <*> было утверждено Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах. Согласно названному Положению им определен порядок лицензирования погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах, осуществляемой на территории Российской Федерации юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Лицензирующим органом в этой области предпринимательской деятельности признано Министерство транспорта Российской Федерации. Срок действия лицензии на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах составляет пять лет.

<*> СЗ РФ. 2002. N 26. Ст. 2590.

Положением сформулированы так называемые лицензионные требования и условия при осуществлении погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах, к числу которых относятся, в частности, следующие требования: осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности в

соответствии с нормативными правовыми актами по безопасности производства грузовых операций в морских портах и порядком, установленным в этих портах; наличие у лицензиата на праве собственности или ином законном основании производственных объектов (гидротехнические сооружения, плавучие краны и иные плавучие сооружения, крытые и открытые грузовые склады и подъемно-транспортное оборудование), используемых при осуществлении погрузочно-разгрузочной деятельности; наличие среди работников лицензиата должностного лица с высшим или средним профессиональным морским образованием, ответственного за осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах; наличие у руководителей и специалистов, связанных с осуществлением погрузочно-разгрузочной деятельности, высшего или среднего профессионального морского образования, у докеров - соответствующей квалификации; обеспечение лицензиатом соответствия гидротехнических сооружений, используемых им для осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности, требованиям безопасности; соблюдение лицензиатом правил эксплуатации подъемно-транспортного оборудования при осуществлении погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах; обеспечение плавучих кранов и иных плавучих сооружений, используемых лицензиатом для осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности, судовыми документами, выдаваемыми органом регистрации судов и органом технического надзора и классификации судов; предоставление лицензиатом в лицензирующий орган сведений об изменении состава производственных объектов, заявленных им для осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности, не более чем в 30-дневный срок.

Для получения лицензии соискатель лицензии должен представить в лицензирующий орган следующие документы:

а) заявление о предоставлении лицензии с указанием:

наименования, организационно-правовой формы и места нахождения - для юридического лица;

фамилии, имени, отчества, места жительства, данных документа, удостоверяющего личность, - для индивидуального предпринимателя;

лицензируемой деятельности, которую соискатель лицензии намерен осуществлять;

б) копии учредительных документов и свидетельства о государственной регистрации соискателя лицензии в качестве юридического лица;

копию свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя;

в) копию свидетельства о постановке соискателя лицензии на учет в налоговом органе;

г) документ, подтверждающий уплату лицензионного сбора за рассмотрение лицензирующим органом заявления о предоставлении лицензии;

д) копию диплома об окончании морского учебного заведения должностного лица, ответственного за осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах;

е) сведения о плавучих кранах и иных плавучих сооружениях, а также копии судовых документов: свидетельств о праве плавания под государственным флагом, о праве собственности, о годности к плаванию и классификационного свидетельства. В случае если лицензиат не является собственником плавучего крана и иного плавучего сооружения, представляется копия документа, подтверждающего использование плавучих кранов и других плавучих сооружений на ином законном основании;

ж) копию декларации о готовности к эксплуатации гидротехнического сооружения;

з) копии документов, подтверждающих квалификацию работников лицензиата.

Лицензирующий орган принимает решение о предоставлении или об отказе в предоставлении лицензии в срок, не превышающий 60 дней со дня поступления заявления о предоставлении лицензии со всеми необходимыми документами.

В целях установления соответствия соискателя лицензии и принадлежащих ему или используемых им производственных объектов лицензионным требованиям и условиям лицензирующий орган имеет право запросить у соискателя лицензии сведения, подтверждающие соблюдение им лицензионных требований и условий, или провести проверку на предмет их соблюдения непосредственно либо через находящиеся в его ведении контрольные органы.

Лицензирующий орган ведет реестр выданных лицензий, а также проводит проверки (плановые и внеплановые) соблюдения лицензиатами лицензионных требований и условий.

Как видно из анализа Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах, объем требований, предъявляемых к коммерческим организациям и индивидуальным предпринимателям, таков, что практически исключает для экспедиторских организаций возможность непосредственного осуществления погрузочно-разгрузочных операций в морских портах. Видимо, такой деятельностью должны заниматься специализированные организации, а оптимальным вариантом экспедиционного обслуживания является заключение с ними экспедитором (морским агентом) договора возмездного оказания услуг (от своего имени или от имени грузовладельца).

В юридической литературе подчеркивается также необходимость для экспедиторов сертификации оказываемых ими услуг. Так, В.А. Егиазаров указывает: "Экспедиционные услуги подлежат обязательной сертификации. Объектами сертификации являются процессы оказания услуг, оказываемых до приема и после выдачи груза, в пути следования при перевозке грузов на различных видах транспорта. Сертификации подлежат транспортно-экспедиторские услуги, к которым предъявляются требования обеспечения безопасности на транспорте, сохранности перевозимых грузов, охраны окружающей среды. Сопутствующие услуги, предоставляемые грузоотправителями, могут подвергаться добровольной сертификации. Отказ экспедитора от обязательной сертификации экспедиционных услуг, отрицательный результат сертификационных услуг влекут за собой приостановление или прекращение действия лицензии на осуществление транспортно-экспедиционной деятельности" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 170.

Вместе с тем рассмотренные требования, предъявляемые к экспедитору и транспортно-экспедиционной деятельности, носят абстрактный характер и их соблюдение является необходимой предпосылкой для того, чтобы соответствующая организация или индивидуальный предприниматель могли выступить в конкретных договорных отношениях по транспортной экспедиции в качестве стороны соответствующего договора.

4. Порядок заключения договора транспортной экспедиции

Гражданский кодекс Российской Федерации (глава 41) не содержит каких-либо специальных правил о заключении договора транспортной экспедиции. Единственную норму, имеющую отношение к заключению этого договора, можно обнаружить в п. 1 ст. 802 ГК, согласно которому договор транспортной экспедиции заключается в письменной форме. Однако указанная норма не носит специального характера, а скорее констатирует применение к договору транспортной экспедиции общих положений о форме сделки. Ведь в соответствии с п. 1 ст. 161 ГК сделки юридических лиц между собой и с гражданами должны совершаться в простой письменной форме.

До принятия ГК на территории Российской Федерации действовали императивные правила, специально предназначенные для регламентации порядка заключения договоров о транспортно-экспедиционном обслуживании. Указанные правила формально не отменены, однако должны считаться утратившими силу по причине их противоречия Кодексу.

Императивный характер норм о порядке заключения договоров о транспортно-экспедиционном обслуживании, действовавших в советское время, объяснялся существованием в то время механизма централизованного планирования как перевозок грузов, так и операций по их экспедированию. Например, механизм планирования транспортно-экспедиционных операций, выполняемых автотранспортными организациями при централизованном завозе (вывозе) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты, выглядел следующим образом.

Грузоотправителями и грузополучателями, нуждающимися в таком транспортно-экспедиционном обслуживании, подавались до 20 мая предшествующего года соответствующим автотранспортным организациям так называемые заявки-планы на выполнение транспортно-экспедиционных работ на предстоящий год с указанием ориентировочного объема погрузочно-разгрузочных работ, экспедиционных операций и работ по эксплуатации складов. Автотранспортные организации рассматривали указанные заявки-планы и на их основе разрабатывали проекты планов транспортно-экспедиционных работ на планируемый год и направляли их на утверждение в областные (краевые) транспортные управления, а последние - в Министерство автомобильного транспорта РСФСР, которое определяло для подведомственных транспортных управлений планы транспортно-экспедиционных работ в стоимостных показателях с разбивкой по кварталам. Исходя из этих показателей областные (краевые) транспортные управления устанавливали для подведомственных им автотранспортных предприятий и организаций годовой и квартальные планы переработки грузов в тоннах по погрузочно-разгрузочным, экспедиционным операциям и операциям по эксплуатации складов. Одновременно до автотранспортных предприятий и организаций доводились размеры валового дохода и годового расхода прибыли по каждому из трех видов операций. На основе этих плановых заданий автотранспортные предприятия и организации разрабатывали и утверждали свои транспортно-финансовые планы <*>.

<*> См., например: Андреев В.К. Указ. соч. С. 3 - 31.

Таким образом, договоры о транспортно-экспедиционном обслуживании приобретали плановый характер, а их заключение становилось обязательным как для автотранспортных организаций, так и для их клиентов-грузоотправителей и грузополучателей. Автотранспортная организация после получения от вышестоящей организации утвержденных плановых заданий по транспортно-

экспедиционному обслуживанию была обязана в десятидневный срок выслать грузоотправителю (грузополучателю) два экземпляра подписанного годового договора на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты, а грузоотправитель (грузополучатель) должен был подписать этот договор в срок не позднее 10 дней с момента его получения и возвратить один экземпляр автотранспортной организации. При наличии разногласий по договору грузоотправитель (грузополучатель) тем не менее был обязан подписать договор, составить протокол разногласий и направить его в двух экземплярах автотранспортной организации вместе с подписанным договором. В случае несогласия с замечаниями грузоотправителя (грузополучателя), указанными в протоколе разногласий, автотранспортная организация была обязана рассмотреть указанные разногласия совместно с грузоотправителем (грузополучателем). Для этого автотранспортная организация должна была известить грузоотправителя в десятидневный срок после получения протокола разногласий. При этом если автотранспортная организация в указанный срок не назначала дату совместного рассмотрения разногласий, предложения грузоотправителя (грузополучателя) считались принятыми, а договор (в соответствующей части) признавался вступившим в силу в последней редакции. Если же в ходе рассмотрения разногласий оставались несогласованными сторонами отдельные условия договора, спор об этих условиях договора передавался автотранспортной организацией на разрешение соответствующего государственного арбитража в десятидневный срок после рассмотрения разногласий сторон. В случае непередачи автотранспортной организацией неурегулированных разногласий на рассмотрение государственного арбитража спорные условия договора считались вступившими в силу в редакции грузоотправителя (грузополучателя) <*>.

<*> См.: Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. М., 1984. С. 4, 103.

Надо заметить, что в то время государственные арбитражи при рассмотрении преддоговорных споров по договорам централизованной перевозки грузов, возникавших между автотранспортными организациями и грузоотправителями (грузополучателями), занимали активную позицию и были вправе, помимо собственно разрешения неурегулированных разногласий сторон, исправлять текст договора в целях приведения его в соответствие с законодательством по своей инициативе. Например, в инструктивных указаниях Государственного арбитража РСФСР от 20 октября 1983 г. № И-2/7 "О рассмотрении споров, связанных с транспортно-экспедиционным обслуживанием грузоотправителей и грузополучателей автомобильным транспортом" (п. 3) говорилось о том, что государственные арбитражи при разрешении соответствующих споров должны по своей инициативе исключать из договоров любые условия, направленные на необоснованное ограничение обязанностей автотранспортных организаций по выполнению транспортно-экспедиционных операций и услуг, которые в соответствии с Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений в РСФСР входят в перечень обязательных операций и услуг, выполняемых автотранспортными организациями при централизованных перевозках грузов.

Однако существовавшая ранее система правового регулирования порядка заключения договоров, связанных с транспортно-экспедиционным обслуживанием, основанная на императивных правилах, детально регламентировавших как действия сторон при заключении договоров, так и их содержание, с принятием Гражданского кодекса Российской Федерации ушла в прошлое.

В настоящее время в силу отсутствия специальных правил о заключении договора транспортной

экспедиции в главе 41 ГК порядок заключения этого договора должен определяться исходя из общих положений о заключении гражданско-правовых договоров (глава 28 ГК). Согласно ст. 432 ГК договор заключается посредством направления оферты (предложения заключить договор) одной из сторон и ее акцепта (принятия предложения) другой стороной и считается заключенным, если между сторонами в требуемой в подлежащих случаях форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора. Как известно, к существенным условиям всякого договора относятся условия о предмете договора; условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида; а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение. Кроме того, как уже отмечалось, договор транспортной экспедиции должен быть заключен в простой письменной форме. Следовательно, он может быть заключен не только путем составления одного документа и подписания его сторонами, а также путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору (п. 2 ст. 434 ГК).

Применительно к договору транспортной экспедиции законодателем не определен перечень условий, признаваемых существенными условиями данного договора. Поэтому можно говорить как о существенных лишь об условиях данного договора, предусматривающих действия сторон, составляющие предмет договора транспортной экспедиции, а также о тех условиях, в отношении которых одной из сторон сделано заявление о необходимости достичь соглашения. В частности, сторонами должны быть включены в договор транспортной экспедиции условия о конкретных услугах, связанных с перевозкой груза, выполнение которых (или организация их выполнения) возлагается на экспедитора, о порядке возмещения клиентом расходов, понесенных экспедитором в связи с выполнением этих услуг, размере и порядке выплаты вознаграждения экспедитору за услуги, оказываемые клиенту. Правда, последнее условие (о вознаграждении экспедитора) относится к так называемым определяемым существенным условиям договора и его отсутствие в тексте конкретного договора транспортной экспедиции может быть компенсировано применением общего правила об определении цены по возмездному договору, содержащегося в п. 3 ст. 424 ГК: в случаях, когда в возмездном договоре цена не предусмотрена и не может быть определена исходя из условий договора, исполнение договора должно быть оплачено по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, работы и услуги. Во всяком случае, договор транспортной экспедиции, не содержащий условия о размере вознаграждения, подлежащего уплате экспедитору, не может быть признан незаключенным по причине отсутствия соглашения сторон по этому существенному условию договора.

Для классификации правоотношений сторон в качестве договора транспортной экспедиции необходимо констатировать не только то обстоятельство, что между сторонами достигнуто соответствующее соглашение в простой письменной форме (в том числе путем обмена письмами, телеграммами и т.п. или путем акцепта письменной оферты конклюдентными действиями) по всем существенным условиям договора транспортной экспедиции. Следует принимать во внимание и цель данного договора (обеспечение перевозки груза), а также соблюдение требований, предъявляемых к субъектному составу договора транспортной экспедиции. Иллюстрацией к сказанному может служить следующий пример из судебно-арбитражной практики.

Строительная организация обратилась в арбитражный суд с иском о взыскании с акционерного общества денежной суммы в размере уплаченных железной дороге за ответчика железнодорожных тарифов за перевозку грузов акционерного общества с начислением на указанную сумму процентов годовых за пользование чужими денежными средствами. В обоснование иска строительная

организация ссылалась на то, что между сторонами сложились договорные отношения по транспортной экспедиции, поскольку оплата перевозок грузов осуществлялась на основании письменных заявок акционерного общества, которые должны быть признаны офертой, а действия строительной организации по уплате соответствующих сумм - акцептом (конклюдентные действия). Таким образом, ответчику на основе заключенного договора были оказаны услуги, связанные с перевозкой его грузов.

При рассмотрении дела выяснилось, что истцом действительно была произведена уплата железной дороге тарифа за перевозки грузов по пяти железнодорожным накладным, грузоотправителем по которым выступал ответчик. Суд констатировал, что в соответствии со ст. 81 Транспортного устава железных дорог Российской Федерации (далее - ТУЖД) <*> плата за перевозки грузов может вноситься экспедиторами, выступающими от имени грузоотправителей или грузополучателей. Однако арбитражный суд признал, что в материалах дела отсутствуют доказательства заключения между сторонами договора транспортной экспедиции и в связи с этим требования истца не могут быть квалифицированы как требования экспедитора о возмещении ему расходов, понесенных при исполнении транспортно-экспедиционных обязательств, что выдвигалось истцом в качестве предмета предъявленного им иска. В результате в удовлетворении исковых требований было отказано <***>.

<*> СЗ РФ. 1998. N 2. Ст. 218.

<***> Постановление Федерального арбитражного суда Волго-Вятского округа от 29 января 2001 г. N А28-4140/00-197/8.

5. Предмет договора транспортной экспедиции

В современной юридической литературе складывается представление о предмете договора транспортной экспедиции как о совокупности оказываемых экспедитором услуг, связанных с перевозкой груза. Например, В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев пишут: "Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, связанные с перевозкой груза. Такие услуги могут быть весьма различными. Они делятся на основные (по организации перевозок, включая заключение договора перевозки) и дополнительные, которые могут охватывать любые вопросы, касающиеся транспортировки груза. Договор может быть заключен на полное или частичное транспортно-экспедиционное обслуживание. При полном обслуживании экспедитор принимает на себя выполнение всех операций, в том числе доставку от склада отправителя на склад получателя ("от склада до склада"). При частичном обслуживании он выполняет все или часть операций, связанных с отправлением или получением груза. И в том, и в другом случае к основным услугам могут быть добавлены дополнительные" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 415.

Г.П. Савичев полагает, что предмет договора транспортной экспедиции "обусловлен теми функциями, которые выполняет экспедитор в процессе перемещения грузов клиента. При

выполнении этих функций экспедитор уполномочен совершать юридические действия: заключать от своего имени или от имени клиента договор перевозки; осуществлять отправку и получение груза; заниматься раскредитацией транспортных документов; производить оплату услуг перевозчика; принимать на себя правовое обеспечение интересов клиента, а также производить операции вспомогательного характера. К их числу можно отнести, в частности, упаковку груза, его погрузку и разгрузку, складирование и т.п." <*>. При этом Г.П. Савичев подчеркивает направленность всех услуг экспедитора независимо от их характера "на организацию перевозочного процесса, призванную способствовать выполнению договора перевозки груза". В связи с этим предмет договора транспортной экспедиции определяется Г.П. Савичевым как "совокупность юридических действий и вспомогательных операций, направленных на организацию перевозки груза и способствующих надлежащему выполнению договора перевозки этого груза" <***>.

<*> Гражданское право: Учебник. В 2 т. Том II. Полутом 2 / Отв. ред. Е.А. Суханов. С. 68.

<***> Там же.

В.А. Егиазаров указывает: "Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, связанные с перевозкой груза. Услуги, оказываемые экспедитором могут быть основными и дополнительными. Как правило, это определяется договором, заключенным между экспедитором и клиентом" <*>. При этом В.А. Егиазаров обращает внимание на то, что определенные требования к транспортно-экспедиционным услугам предъявляются также нормативными актами, которые должны соблюдаться сторонами договора транспортной экспедиции, и приводит в качестве примера Государственный стандарт Российской Федерации "Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте" (ГОСТ Р.51133-98), утвержденный Постановлением Госстандарта Российской Федерации от 23 января 1998 г. N 14 <***>. Указанным государственным стандартом предусмотрены перечни основных и дополнительных услуг, предоставляемых экспедиторами на железнодорожном транспорте. В частности, к числу основных отнесены следующие категории экспедиционных услуг: услуги по оформлению документов, сдаче и получению груза (заполнение транспортной железнодорожной накладной и комплекта перевозочных документов, оформление переадресовки грузов, предъявление грузов к перевозке, выдача грузов на станциях назначения); услуги по заводу-вывозу грузов (доставка грузов от склада грузоотправителя до железнодорожной станции и от станции до склада грузополучателя автомобильным транспортом); услуги по погрузочно-разгрузочным и складским работам (погрузка и выгрузка железнодорожного состава и автомобильного транспорта; сортировка грузов, комплектование отправок; погрузка грузов в контейнеры и выгрузка из них и т.п.); информационные услуги (уведомление грузополучателей об отправке грузов в их адрес, о продвижении грузов и подходе их к станции назначения; слежение за продвижением груза от станции отправления до станции назначения; уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю и т.п.); услуги по страхованию грузов (подготовка к заключению договора страхования грузов; оплата страховых взносов; оформление документов при наступлении страхового случая и т.п.); платежно-финансовые услуги (оформление и оплата провозных платежей, сборов и штрафов; проведение расчетных операций за перевозку грузов с отдельными станциями, портами и пристанями).

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 171.

<*> См. там же.

В круг дополнительных услуг, которые могут быть предусмотрены договором транспортной экспедиции, действующим в сфере железнодорожного транспорта, согласно названному государственному стандарту включены следующие услуги: получение требующихся для экспорта или импорта документов; выполнение таможенных и иных формальностей; проверка количества и состояния груза; погрузка и выгрузка груза; уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента; хранение груза, его получение в пункте назначения; выполнение иных операций и услуг.

В.А. Егиазаров подчеркивает, что "оказание подобных услуг (как основных, так и дополнительных) может осуществляться также перевозчиком в тех случаях, когда обязанности экспедитора исполняются самим перевозчиком в соответствии с договором, заключенным между ним и грузоотправителем, грузополучателем" <*>.

<*> Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 171 - 173.

Если обратиться к юридической литературе советского периода, то там также можно встретить аналогичные взгляды на предмет договора транспортной экспедиции, понимаемый как совокупность операций и услуг, выполняемых экспедитором. Причем указанные услуги обычно дифференцировались на юридические действия и операции производственного характера, которые подвергались детальному анализу. Например, Х.И. Шварц по этому поводу указывал: "Юридические действия экспедитора по приему и сдаче грузов связаны с такими операциями, как осмотр подвижного состава, осмотр груза, тары и пломб, проверка маркировки груза и провозных документов, оформление перевозочных документов, раскредитование документов на прибывший груз, составление товарно-транспортных накладных, оформление пропусков на вывоз грузов с грузового двора станции, составление железнодорожных накладных на складе клиента, визирование железнодорожных накладных, получение от железнодорожных станций квитанций на отправленный груз, доставка этих квитанций клиенту" <*>. К категории расчетных операций, совершаемых экспедитором (которые также представляют собой юридические действия экспедитора), Х.И. Шварц относил действия по оплате за клиента провозных платежей и сборов организациям железнодорожного и иных видов транспорта и выставлению счетов клиенту в целях возмещения расходов, понесенных экспедитором, и получения вознаграждения за оказанные услуги. Выделялись Х.И. Шварцем среди юридических действий экспедитора также действия по правовому обеспечению интересов клиентуры, по сопровождению грузов и информационные услуги, оказываемые клиентам <*>.

<*> Шварц Х.И. Указ. соч. С. 154.

<*> См. там же.

Что касается операций производственного характера, то, по мнению Х.И. Шварца, они сводились к выполнению погрузочно-разгрузочных работ (или организации их выполнения); производству таких технических операций, как складирование грузов, их хранение, подвеска бирок,

маркировка грузов, надлежащая упаковка грузов и их крепление в подвижном составе, а также осуществление проверки веса и состояния экспедируемого груза <*>.

<*> См. там же. С. 154 - 155.

Некоторым своеобразием отличалась позиция О.С. Иоффе, который полагал, что предмет договора транспортной экспедиции составляют два объекта: материальный и юридический. По этому поводу он писал следующее: "Материальным объектом договора экспедиции являются грузы, обрабатываемые экспедитором. Но они составляют и материальный объект договора перевозки. Поэтому специфика экспедиции воплощается не в ее материальном, а в юридическом объекте - тех операциях, которые относительно груза обязан совершить экспедитор" <*>. К числу таких операций О.С. Иоффе относил подготовку груза к перевозке, оформление перевозки, доставку груза, его погрузку и выгрузку, таможенные операции, информационную деятельность. При этом О.С. Иоффе подчеркивал, что "не все перечисленные операции должны обязательно составлять юридический объект каждого из экспедиционных договоров. Но любой договор включает хотя бы какую-то их часть, причем обязательно те, которые опосредствуют связь клиентуры с транспортом" <***>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 548.

<***> Там же. С. 549.

Особое место в системе экспедиционных договоров (с точки зрения предмета вытекающих из них обязательств) О.С. Иоффе отводил договорам транспортной экспедиции "с таким юридическим объектом, как организация перевозок грузов в контейнерах (контейнерные перевозки)". "На основе этих договоров, - подчеркивал О.С. Иоффе, - экспедитор предоставляет клиенту контейнеры и нередко принимает на себя обязанность доставить их с грузом со склада отправителя на склад получателя через посредство железнодорожного транспорта. В результате контейнерные перевозки зачастую и осуществляются в форме полного экспедиционного обслуживания" <*>.

<*> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 549.

В позиции О.С. Иоффе относительно предмета договора транспортной экспедиции обнаруживается определенная системная непоследовательность. Дело в том, что О.С. Иоффе выступал в свое время сторонником разграничения обязательств подряда и обязательств по оказанию услуг. Причем в качестве основной отличительной черты последних признавалось отсутствие овеществленного результата. В другом месте той же работы О.С. Иоффе мы находим следующий вывод: "В обязательствах по производству работ одному из контрагентов поручается достижение определенного материального результата. Если он не достигнут, обязательство считается невыполненным, хотя бы обязанное лицо и делало все необходимое для его достижения... В обязательствах по оказанию услуг один из контрагентов поручает другому ведение определенного дела, не связанного с созданием материального результата, а направленного на достижение

различных иных эффектов. Поэтому, если порученное дело ведется должным образом, считается, что контрагент выполняет принятое на себя обязательство, хотя бы ожидаемый эффект и не наступил" <*>.

<*> Там же. С. 489.

Несмотря на то что договор транспортной экспедиции - один из типичных договоров, относящихся к обязательствам по оказанию услуг, цель которого по определению не может состоять в получении о вещественного результата, а состоит в обеспечении перевозки груза, О.С. Иоффе включил в его предмет в качестве одного из двух элементов "материальный объект" - груз. Видимо, тем самым подчеркивался обязательный признак экспедиционных услуг, а именно: их неперенная связь с перевозкой груза. Однако сам перевозимый груз, на наш взгляд, не может служить составной частью предмета транспортно-экспедиционных обязательств ("материальным объектом") как обязательств по оказанию услуг, не преследующих цель получения о вещественного результата.

Указанная неоследовательность взглядов О.С. Иоффе отмечается М.И. Брагинским применительно к разграничению обязательств подряда и оказания услуг. Как пишет М.И. Брагинский, "несоответствие проявилось и при решении конкретного вопроса: к какому виду договоров следует отнести отношения, связанные с погрузочно-разгрузочными работами? Называя различные варианты подряда, О.С. Иоффе в качестве примера включил сюда и данные работы. И все же это не помешало ему одновременно обозначить в составе договоров на оказание услуг "экспедицию", которая, как отмечал сам же автор, имеет своим основным элементом "доставку, погрузку и выгрузку товаров", т.е. именно и только то, что автор считал необходимым признаком подряда" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 205.

Рассуждая о предмете договора транспортной экспедиции, не следует забывать о его двустороннем и взаимном характере. Данное обстоятельство предопределяет необходимость включения в предмет этого договора не только действий экспедитора по выполнению или организации выполнения соответствующих услуг, связанных с перевозкой груза, но и действий клиента по возмещению экспедитору понесенных им расходов (он ведь исполняет свои обязательства "за счет другой стороны"), а также по уплате экспедитору причитающегося ему вознаграждения.

Представляется также, что необходимо вести речь о различных вариантах предмета договора, которые дают разные модели (виды) договора транспортной экспедиции. В самом деле, нельзя не видеть разницы между договорами транспортной экспедиции, когда в одном случае экспедитор принимает на себя обязательство организовать перевозку груза и в этих целях ему предоставляются правомочия заключать сделки и совершать иные, как юридические, так и фактические действия, а в другом обязательство экспедитора сводится к сопровождению груза, доставляемого на основании договора перевозки, заключенного автотранспортной организацией непосредственно с клиентом, на станцию железной дороги и сдаче его перевозчику от имени клиента и по его доверенности.

Предлагаемое в юридической литературе разграничение данных видов договора транспортной

экспедиции лишь по количественному признаку (так называемое полное или частичное транспортно-экспедиционное обслуживание) представляет собой чисто механический подход, основанный на подсчете числа операций и услуг, выполняемых экспедитором. Такой подход не добавляет ничего к пониманию целей и сущности договора транспортной экспедиции и совершенно не учитывает качественных различий между этими разными видами договора транспортной экспедиции.

Кроме того, такой подход неверен и с точки зрения формальной логики: как может быть "полным" то, что не имеет пределов? В законодательстве отсутствует закрытый перечень транспортно-экспедиционных услуг, которые могут выполняться экспедитором, а "услуг, связанных с перевозкой груза" (п. 1 ст. 801 ГК), на различных видах транспорта может быть великое множество. Причем характер и перечень таких возможных услуг подвержены постоянному изменению в связи с техническим прогрессом в области транспортировки грузов.

К сожалению, действующий ГК (глава 41) не выделяет отдельные виды договора транспортной экспедиции и не обеспечивает их дифференцированное регулирование. Эта задача могла быть решена специальным Законом о транспортно-экспедиционной деятельности, к которому отсылает ГК, но такой закон до настоящего времени не принят. С точки зрения надлежащего правового регулирования транспортно-экспедиционных обязательств положения, содержащиеся в главе 41 ГК, могут рассматриваться лишь в качестве "вынесенных за скобки" общих правил, относящихся ко всем видам договора транспортной экспедиции, каждый из которых наряду с этим требует и детального специального регулирования. Таким образом, налицо пробел в законодательстве, который может быть заполнен инициативными условиями, включаемыми сторонами в конкретные договоры транспортной экспедиции. Задача же гражданско-правовой доктрины, как мы ее понимаем, в настоящее время состоит в том, чтобы попытаться выделить отдельные виды договора транспортной экспедиции и определить их квалифицирующие признаки, предмет и содержание.

6. Виды договора транспортной экспедиции

Как отмечалось ранее, в практической деятельности экспедиторских и транспортных организаций должны использоваться различные модели договора транспортной экспедиции, отличающиеся между собой не присущим им набором услуг, оказываемых клиенту экспедитором, а конкретными целями каждого из видов договора транспортной экспедиции в рамках общей родовой цели транспортной экспедиции - обеспечения перевозки грузов, а также по предмету и содержанию обязательств. Помимо общей цели различные виды договора транспортной экспедиции объединяются в одно родовое понятие "транспортная экспедиция", благодаря общей черте предмета обязательства, а именно: действия экспедитора по выполнению или организации выполнения услуг во всех случаях связаны с перевозкой груза.

Представляется, что выделение отдельных видов договора транспортной экспедиции должно осуществляться не в порядке научной классификации соответствующих правоотношений (предполагающего использование единого научного критерия классификации, принципа дихотомии и т.п.), а в целях определения тех договорных моделей транспортной экспедиции, которые нуждаются в дифференцированном специальном правовом регулировании. С этой точки зрения могут быть выделены следующие виды договора транспортной экспедиции.

Договор о транспортно-экспедиционном обеспечении доставки груза получателю

Квалифицирующим признаком для выделения данного вида договора транспортной экспедиции является особенность предмета договора, которая заключается в том, что экспедитор берет на себя обязательство обеспечить целиком весь транспортный процесс, связанный с перемещением груза, от принятия его от клиента и до выдачи в пункте назначения получателю или иному управомоченному на получение груза лицу. В ГК данная договорная модель договора транспортной экспедиции выражена положением о том, что договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом (п. 1 ст. 801 ГК).

Конкретной целью договора о транспортно-экспедиционном обеспечении доставки груза получателю (с точки зрения клиента) является освобождение клиента от всех обязанностей, связанных с необходимостью доставки груза в пункт назначения. При этом в роли клиента могут выступать как грузоотправитель (что очевидно), так и грузополучатель, который с помощью этого вида договора транспортной экспедиции, например, может обеспечить выполнение своего обязательства, вытекающего из договора купли-продажи или поставки, по выборке товаров в месте нахождения продавца (поставщика).

Очевидно, что применительно к договору о транспортно-экспедиционном обеспечении доставки груза получателю могут иметь место два варианта предмета договора, а следовательно, и две его разновидности.

Во-первых, экспедитор, располагая собственными транспортными средствами, скажем, грузовыми автомобилями, может, приняв груз от клиента, осуществить его транспортировку в пункт назначения и обеспечить его выдачу получателю. В этом случае перевозка груза не является самостоятельным обязательством, поскольку при таком подходе грузоотправитель и перевозчик совпадают в одном лице (экспедитор), а представляет собой лишь один из элементов обязательства экспедитора, вытекающего из договора о транспортно-экспедиционном обеспечении доставки груза получателю. В качестве одного из следствий такой структуры обязательства будет принято то, что за его неисполнение или ненадлежащее исполнение, в том числе и в части перевозки экспедируемого груза, экспедитор во всех случаях несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются общими положениями о гражданско-правовой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств (глава 25 ГК). Специальное правило о том, что нарушение обязательства по транспортной экспедиции, вызванное ненадлежащим исполнением договоров перевозки, влечет ответственность экспедитора перед клиентом, определяемую по нормам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (ст. 803 ГК), не будет подлежать применению к правоотношениям сторон, вытекающим из такого договора.

Во-вторых, договором может быть предусмотрено, что исполнение обязательства экспедитором по организации перевозки груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, должно осуществляться не путем фактической доставки груза в пункт назначения силами самого экспедитора, а посредством заключения последним договоров перевозки с перевозчиками, соответствующих условию договора транспортной экспедиции о транспорте и маршруте, избранных экспедитором или клиентом.

В этом случае в роли клиента также могут выступать как грузоотправитель, так и грузополучатель, а исполнение обязательства экспедитором должно начинаться с принятия груза от

клиента. Особенностью этой договорной модели транспортной экспедиции является то, что в обязанности экспедитора непременно входит заключение от своего имени необходимых договоров перевозки для доставки груза в пункт назначения, а также иных сделок, обеспечивающих доставку и сдачу груза перевозчику, принятие груза от перевозчика в пункте назначения (если по характеру правоотношений эта обязанность не лежит на получателе груза) и выдачу его получателю. Таким образом, при этом варианте транспортно-экспедиционных обязательств предполагается привлечение экспедитором к исполнению своих обязанностей третьих лиц. В частности, исполнение обязательства (в определенной части) может быть возложено экспедитором на другую экспедиторскую организацию, скажем, действующую в месте нахождения груза. Однако для клиента по данной модели договора транспортной экспедиции ситуация не изменяется в силу действия правила о том, что возложение экспедитором исполнения своего обязательства на третье лицо не освобождает его от ответственности перед клиентом за исполнение договора (ст. 805 ГК). Правда, в этом случае появляется существенная особенность ответственности экспедитора: если он докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, его ответственность перед клиентом должна определяться по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (ст. 803 ГК).

И еще одно обстоятельство. Представляется, что при этом варианте договора о транспортно-экспедиционном обеспечении доставки груза получателю должна быть исключена возможность заключения экспедитором договоров перевозки и иных сделок, обеспечивающих доставку груза получателю, от имени клиента, поскольку такая схема взаимоотношений клиента и экспедитора будет противоречить предмету обязательства (действия экспедитора по организации перевозки груза), вытекающему из данного договора, и его цели (освобождение грузоотправителя или грузополучателя от обязанностей по отправлению и приему грузов).

Договор о транспортно-экспедиционном обеспечении завоза (вывоза) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты

Сфера применения данного вида договора транспортной экспедиции - отношения, связанные с оказанием клиенту (грузоотправителю) со стороны экспедитора услуг по доставке груза до места нахождения перевозчика, на котором лежит обязанность по транспортировке груза в пункт назначения, и сдаче этому перевозчику груза для его перевозки, а также услуг по приему груза от перевозчика в пункте назначения и доставке его клиенту (грузополучателю).

В отличие от ранее рассмотренного договора о транспортно-экспедиционном обеспечении доставки груза получателю, обязательства по которому "поглощают" перевозку груза, являющуюся одним из элементов обязательства экспедитора (именно в этом проявляется связь экспедиционных услуг с перевозкой груза), обязательства, вытекающие из договора о транспортно-экспедиционном обеспечении завоза (вывоза) груза на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты, напротив, носят по отношению к договору перевозки груза вспомогательный характер и призваны обслуживать отдельные стадии транспортного процесса: этап доставки груза перевозчику и этап доставки груза от перевозчика до получателя.

Как видим, в качестве клиента по этой договорной модели также могут выступать как грузоотправитель, так и грузополучатель, заинтересованные в завозе или вывозе отправляемых или получаемых ими грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты или

соответственно со станций железных дорог, из портов (с пристаней) и аэропортов.

Применительно к данному договору также можно говорить о различных вариантах его предмета и содержания, а стало быть, и о различных разновидностях договора.

Во-первых, договором может быть предусмотрено, что экспедитор принимает груз от грузоотправителя, доставляет его на железнодорожную станцию, в порт (на пристань) или аэропорт и сдает его соответствующему перевозчику для осуществления перевозки груза. Предмет такого договора должен включать в себя действия экспедитора по принятию груза от клиента, транспортировке груза до места нахождения перевозчика с помощью собственных транспортных средств, заключению с последним договора перевозки и сдаче перевозчику груза для доставки в пункт назначения. Если же в качестве клиента выступает грузополучатель, то предмет договора должны составлять действия экспедитора по приему груза, поступившего в адрес клиента, от соответствующей транспортной организации-перевозчика, доставке его в место нахождения клиента и выдаче ему указанного груза.

Совершая юридические действия (заключение договора перевозки, оформление принятия груза от перевозчика и т.п.), экспедитор может выступать в отношениях с перевозчиком как от своего имени, так и от имени клиента на основании его доверенности. В последнем случае необходимая связь экспедиционных услуг, оказываемых клиенту со стороны экспедитора, с перевозкой груза будет носить фактический характер, поскольку в качестве грузоотправителя или грузополучателя в правоотношениях по перевозке груза выступает не экспедитор, а непосредственно клиент.

Что касается услуг экспедитора по перевозке груза до станции железной дороги, порта (пристани), аэропорта и со станции, из порта (с пристани), аэропорта, то в рассматриваемом случае они не образуют самостоятельного обязательства по перевозке груза, а входят в качестве составного элемента в предмет обязательства на стороне экспедитора. Следовательно, при нарушении экспедитором своих обязательств, в том числе и в части перевозки груза, он не вправе требовать применения к нему ограниченной ответственности, предусмотренной в отношении перевозчика груза.

Во-вторых, одним из вариантов рассматриваемой договорной модели транспортной экспедиции может служить договор, по которому экспедитор принимает на себя обязанность организовать доставку груза от клиента до места нахождения перевозчика или вывоз груза со станции железной дороги, из порта (с пристани), аэропорта и доставку его клиенту-грузополучателю. При этом варианте договора усложняется структура договорных связей, так как обязательство по перевозке груза до места нахождения перевозчика или от последнего до места нахождения клиента приобретает самостоятельный характер и должно быть оформлено договором перевозки груза, который экспедитор должен заключить с транспортной организацией от своего имени. В этом договоре перевозки экспедитор будет выполнять роль грузоотправителя, а перевозка груза может сочетаться с его транспортно-экспедиционным обслуживанием со стороны перевозчика (например, автотранспортной организации), что избавит первоначального (основного) экспедитора от выдачи груза его клиенту. Но если речь идет о доставке груза на станцию железной дороги, в порт (на пристань), в аэропорт, то обязанность по сдаче груза перевозчику и заключению договора перевозки должен выполнить сам экспедитор от своего имени или от имени клиента на основании доверенности последнего.

При этом варианте конструкции договора транспортной экспедиции имеет место возложение экспедитором исполнения своих обязательств на третье лицо - транспортную организацию, которая по договору перевозки, заключенному с экспедитором, берет на себя обязанности по доставке груза

на железнодорожную станцию, в порт (на пристань), аэропорт либо от перевозчика получателю груза. Данное обстоятельство в силу ст. 805 ГК не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

Договор об отдельных транспортно-экспедиционных операциях и услугах

Договором транспортной экспедиции могут регулироваться правоотношения, связанные с оказанием клиенту лишь нескольких определенных транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза. Например, на практике встречаются случаи, когда экспедиторские организации, имея собственные склады (или арендуя их) на прирельсовых участках железной дороги либо на территории порта, заключают с клиентами (грузоотправителями и грузополучателями) договоры транспортной экспедиции, по которым они принимают на себя обязанности по хранению грузов, отправляемых клиентами или поступающими в их адрес, подработке или сортировке указанных грузов, их погрузке и выгрузке в транспортные средства. Несмотря на то что подобные действия экспедиторских организаций носят фактический характер, они могут составить предмет договора транспортной экспедиции, поскольку, безусловно, связаны с договором перевозки.

Число различных вариантов договора об отдельных транспортно-экспедиционных операциях и услугах не поддается определению, впрочем, так же, как и число различных возможных сочетаний самих транспортно-экспедиционных услуг. Экспедиторские организации могут специализироваться: на погрузочно-разгрузочных операциях в сочетании с обеспечением проверки веса и количества отправляемых или получаемых грузов; на сопровождении грузов и их охране в пути следования; на оформлении перевозочных документов и осуществлении расчетных операций за счет средств клиентов и т.п.

Во всех подобных случаях договоры, заключаемые между экспедиторскими организациями и клиентами, столь разные по своему предмету и содержанию, должны признаваться договорами транспортной экспедиции, так как предмет всех указанных договоров составляет оказание клиенту со стороны экспедитора услуг, связанных с перевозкой груза. Практические последствия такой квалификации соответствующих правоотношений состоят в том, что они подпадают под действие норм о транспортной экспедиции, содержащихся в главе 41 ГК, и, следовательно, указанные правоотношения не могут регулироваться общими положениями о договорах возмездного оказания услуг (глава 39 ГК).

Договоры об организации транспортно-экспедиционного обслуживания

Всеми рассмотренными договорными моделями транспортной экспедиции могут регулироваться не только правоотношения, складывающиеся между клиентами и экспедиторами по поводу выполнения (организации выполнения) определенных операций и услуг в связи с перевозкой конкретной партии груза по отдельной отправке, но и правоотношения организационного характера, когда стороны договариваются об оказании экспедитором соответствующих услуг в течение определенного (как правило, длительного) периода в отношении всех партий грузов, отправляемых или получаемых клиентом. В этом случае указанные различные виды и разновидности договора

транспортной экспедиции, не меняя своей видовой принадлежности, должны быть заключены в качестве организационного договора.

По аналогии с договором об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК) соответствующий договор может быть назван договором об организации транспортно-экспедиционного обслуживания и определен как договор, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) в течение всего срока действия договора выполнять или организовывать выполнение определенных договором транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза. В договоре об организации транспортно-экспедиционного обслуживания могут быть заранее согласованы многие условия, касающиеся порядка выполнения экспедитором и клиентом своих обязательств применительно к конкретным партиям грузов, отправляемых (получаемых) клиентом, в частности: сроки и порядок подачи клиентом заявки о транспортно-экспедиционном обслуживании отправляемых (получаемых) грузов; место предъявления грузов экспедитору и порядок их приемки последним; типы и виды транспортных средств, которые могут использоваться экспедитором; порядок и сроки оформления перевозочных документов, а также представления экспедитором информации о ходе исполнения обязательств; правомочия экспедитора на совершение юридических действий от имени клиента и порядок выдачи доверенностей; сроки и порядок возмещения экспедитору понесенных расходов, выплаты ему вознаграждения и размер вознаграждения и т.п.

При наличии между клиентом и экспедитором заключенного договора об организации транспортно-экспедиционного обслуживания выполнение или организация выполнения экспедитором определенных этим договором услуг в отношении конкретных партий грузов, отправляемых (получаемых) клиентом, а также возмещение последним экспедитору понесенных им расходов и уплата ему вознаграждения должны рассматриваться в качестве действий сторон по исполнению обязательств, вытекающих из этого договора.

Как уже отмечалось, все имеющиеся виды и разновидности договора транспортной экспедиции могут заключаться в качестве организационного договора - договора об организации транспортно-экспедиционного обслуживания. Организационный характер договора наиболее адекватен такой модели транспортной экспедиции, как договор о транспортно-экспедиционном обеспечении завоза (вывоза) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты. В этом случае отношения экспедитора с соответствующими транспортными организациями, выступающими в роли перевозчиков грузов, отправляемых или получаемых клиентом, также могут строиться на долгосрочной основе: с каждым из таких перевозчиков экспедитором может быть заключен договор о централизованном завозе (вывозе) грузов соответственно на станцию железной дороги, в порт (на пристань) и аэропорт.

Весьма эффективным может оказаться договор именно организационного характера и в тех случаях, когда экспедитор принимает на себя обязанность по доставке груза в пункт назначения его получателю, поскольку в этом случае экспедитор на постоянной основе может привлечь к исполнению этой своей обязанности иную экспедиторскую организацию, действующую в месте нахождения получателя грузов.

Обязательства перевозчика по транспортно-экспедиционному обслуживанию

Обязательства по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузоотправителей и грузополучателей могут выполняться не только специализированными экспедиторскими организациями в соответствии с договорами транспортной экспедиции, но и перевозчиком груза на основании договора перевозки. Такая возможность учитывается ГК, предусматривающим распространение правил о транспортной экспедиции и на те случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются непосредственно перевозчиком груза (п. 2 ст. 801 ГК).

Некоторые сомнения относительно возможности осуществления перевозчиком обязательств по транспортной экспедиции возникают в отношении договора перевозки конкретного груза, заключение которого, как известно, подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, а сам договор является реальным договором: обязательство перевозчика по доставке груза в пункт назначения и выдаче его грузополучателю возникает лишь с момента передачи ему груза с оформленной транспортной накладной (ст. 785 ГК). Транспортная накладная, которая является формой договора перевозки, содержит определенный набор реквизитов, среди которых, как правило, не находится места для условий о транспортно-экспедиционном обслуживании. Тем более что и транспортные уставы, и кодексы (за исключением УАТ) не содержат каких-либо положений об обязанностях перевозчика по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузоотправителей и грузополучателей.

Вместе с тем указанные сомнения могут быть развеяны с помощью положения, содержащегося в ГК (п. 2 ст. 784), о том, что условия перевозок грузов отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если ГК, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. Несмотря на то что транспортные уставы и кодексы не регулируют отношения, связанные с исполнением перевозчиком транспортно-экспедиционных операций и услуг, они также не содержат и запрета на заключение соглашений о возложении соответствующих обязанностей на перевозчика. Такое соглашение может быть заключено, например, между грузоотправителем и перевозчиком и по поводу экспедирования конкретной партии груза.

Кроме того, одним из видов договора перевозки, который находит широкое применение на воздушном, морском и внутренневодном транспорте, является договор фрахтования (чартер), по которому перевозчик (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю-грузоотправителю или грузополучателю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа (ст. 787 ГК) <*>.

<*> См. также: ст. 104 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК) // СЗ РФ. 1997. N 12. Ст. 1383; п. 4 ст. 67 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее - КВВТ) // СЗ РФ. 2001. N 11. Ст. 2001; ст. 119 - 121 КТМ.

Чартер может содержать согласованные сторонами условия о транспортно-экспедиционном обслуживании фрахтователя, поскольку стороны вольны, помимо существенных условий данного договора (например, на морском транспорте - это название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна), включить в текст чартера по обоюдному соглашению и иные условия и оговорки (ст. 120 КТМ). Следовательно, в этом случае для возложения на перевозчика дополнительной

обязанности по выполнению определенных транспортно-экспедиционных услуг не требуется заключения отдельного специального соглашения.

Вместе с тем наиболее удобной формой согласования сторонами договора перевозки вопроса об исполнении перевозчиком груза обязанностей по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузоотправителя (грузополучателя) является договор об организации перевозок грузов. В такой договор сторонами могут быть включены любые "условия организации перевозки" (ст. 798 ГК). Заключение договоров об организации перевозок грузов допускается на всех видах транспорта, а вытекающие из них правоотношения регламентируются практически всеми транспортными уставами и кодексами <*>. Например, в соответствии со ст. 17 ТУЖД железные дороги и грузоотправители при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок грузов, в которых определяются объемы, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок. В соответствии с указанными договорами железные дороги обязуются в установленные сроки принимать грузы в обусловленном объеме, грузоотправители обязуются предъявлять их для перевозок. В качестве "иных условий организации перевозок грузов" в такие договоры могут быть включены и условия о транспортно-экспедиционном обслуживании грузоотправителя (например, о хранении и накоплении грузов на складах железной дороги до нормы повагонной или маршрутной отправки, сортировке и упаковке грузов, предоставлении информации о ходе выполнения перевозки грузов и т.п.).

<*> Исключение составляет ВК, который по непонятным причинам не включает в себя норм о договоре об организации перевозок грузов.

Специально урегулированы правоотношения, связанные с выполнением транспортно-экспедиционных операций и услуг организациями автомобильного транспорта, при выполнении ими договоров перевозки грузов (ст. 124, 125 УАТ). Транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей может осуществляться при перевозках грузов как в прямом автомобильном сообщении (погрузка-выгрузка грузов на автомобиль, сопровождение и охрана грузов, выдача их в пункте назначения получателю с обязательной проверкой веса и количества мест и т.п.), так и при централизованных перевозках грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани), аэропорты. Правда, в последнем случае (централизованные перевозки) договор, заключаемый с грузоотправителем (грузополучателем), скорее напоминает договор об организации транспортно-экспедиционного обслуживания, включающий в себя обязательство по доставке груза перевозчику, нежели договор перевозки груза.

Практическое значение возложения на перевозчика обязательства по транспортной экспедиции означает, что соответствующий договор перевозки приобретает черты смешанного договора (перевозка плюс транспортная экспедиция). Поэтому правоотношения, складывающиеся между грузоотправителем (грузополучателем) по поводу транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых перевозчиком, регулируются не нормами о договоре перевозки (глава 40 ГК), а правилами о договоре транспортной экспедиции (глава 41 ГК).

Данное обстоятельство особенно заметно в тех случаях, когда перевозчиком допускаются различные нарушения обязательств, вытекающих из такого договора, в части именно транспортно-экспедиционного обслуживания грузоотправителя (грузополучателя). При этих условиях перевозчик

несет полную (а не ограниченную, как это имеет место в обязательствах по перевозке грузов) ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, к требованиям грузоотправителя (грузополучателя) применяется общий срок исковой давности (а не сокращенный), не применяются правила об обязательном претензионном порядке урегулирования спора и т.д.

7. Содержание и исполнение договора транспортной экспедиции

Содержание конкретного договора транспортной экспедиции представляет собой совокупность всех его условий. Однако, учитывая, что, как правило, условия договора определяют права и обязанности сторон, обычно и само содержание договора сводят к предусмотренным им правам и обязанностям сторон.

Применительно к содержанию договора транспортной экспедиции, вернее его идеальной модели, предусмотренной в ГК (ст. 801), обнаруживается одна интересная особенность его правового регулирования, а именно: права и обязанности его сторон - экспедитора и клиента - определяются как бы на трех разных уровнях. Во-первых, из самого определения договора транспортной экспедиции следует, что имеет место общая обязанность экспедитора выполнить или организовать выполнение предусмотренных договором услуг, связанных с перевозкой груза, а также общая обязанность клиента возместить экспедитору понесенные им расходы (так как услуги выполняются "за счет клиента") и оплатить оказанные услуги (так как услуги выполняются экспедитором "за вознаграждение").

Во-вторых, ГК говорит о некоторых определенных обязанностях экспедитора, которые "могут быть предусмотрены" договором транспортной экспедиции, и относит к их числу следующие обязанности экспедитора: организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом; заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза; обеспечить отправку и получение груза; другие обязанности, связанные с перевозкой.

В-третьих, в ст. 801 ГК говорится также о неких иных обязанностях экспедитора, исполнение которых также "может быть предусмотрено" договором транспортной экспедиции "в качестве дополнительных услуг", представляющих собой "необходимые для доставки груза операции", а именно: получение требующихся для экспорта или импорта документов; выполнение таможенных и иных формальностей; проверка количества и состояния груза; погрузка и выгрузка; уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента; хранение груза; получение груза в пункте назначения; иные операции и услуги, предусмотренные договором (п. 1 ст. 801 ГК).

Отмеченное весьма своеобразное правовое регулирование обязанностей экспедитора по договору транспортной экспедиции (а может, неудачное употребление законодателем в отношении них понятия "дополнительные услуги") породило в современной юридической литературе представление о том, что все обязанности экспедитора следует делить на "основные" и "дополнительные". Так, В.Т. Смирновым и Д.А. Медведевым высказано мнение о том, что "можно выделить выполняемые им основные обязанности (операции, услуги), имеющие общее значение, и дополнительные обязанности, обусловленные индивидуальными особенностями конкретного договора. Содержание основных обязанностей предопределено самой сущностью договора. Они включают в себя следующие операции: а) организацию перевозки груза определенным видом

транспорта и по маршруту, выбранному клиентом или экспедитором; б) заключение договора перевозки груза от своего имени или от имени клиента; в) обеспечение отправки груза и его получения в согласованном месте; г) осуществление иных операций, непосредственно связанных с перевозкой..." <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 416; см. также: Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 173.

Как видно, в число "основных" обязанностей экспедитора по договору транспортной экспедиции в понимании названных авторов попали те, в отношении которых законодатель в п. 1 ст. 801 ГК не употребил термин "дополнительные услуги". Однако можно ли указанные обязанности, перечень которых оставлен открытым ("другие обязанности, связанные с перевозкой"), считать основными и имеющими общее значение (надо понимать, для каждого из конкретных договоров транспортной экспедиции), в отличие от дополнительных обязанностей, обусловленных "индивидуальными особенностями конкретного договора", если сам законодатель говорит о том, что указанные обязанности "могут быть предусмотрены договором транспортной экспедиции"?

Кроме того, очевидно, что названные обязанности экспедитора ("основные") никак не могут иметь общего значения для договоров транспортной экспедиции по той причине, что они (каждая из них) предназначены для разных договорных моделей транспортной экспедиции и исключают друг друга. Трудно себе представить, например, договор транспортной экспедиции, по которому экспедитор взял бы на себя обязательство организовать перевозку груза определенным видом транспорта и по маршруту, выбранному им или клиентом (т.е. принял на себя ответственность за весь в целом процесс транспортировки груза), и которым одновременно предусмотрена обязанность экспедитора по заключению договора перевозки, скажем, от имени клиента, или по отправке груза.

В число же дополнительных обязанностей экспедитора, по мнению тех же В.Т. Смирнова и Д.А. Медведева, попали, естественно, те обязанности, которые обозначены в п. 1 ст. 801 ГК как "дополнительные услуги": получение требующихся для экспорта и импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, погрузка и выгрузка, хранение груза и т.п. <*>.

<*> См.: Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 416 - 417.

Представляется, что если и возводить какие-либо из обязанностей экспедитора в ранг "основных", "общих" (в том смысле, что их присутствие в договоре обязательно для всякого договора транспортной экспедиции), то речь может идти только об абстрактной обязанности выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза. Однако с точки зрения формальной логики выделение указанных "основных" обязанностей возможно лишь на основе их противопоставления "неосновным", "дополнительным" обязанностям экспедитора. Такое противопоставление научно некорректно, поскольку в данном случае речь идет не об однопорядковых понятиях: конкретные обязанности и услуги, оказываемые (выполняемые) экспедитором, относятся к его обязанности выполнить или организовать выполнение

предусмотренных договором услуг, связанных с перевозкой груза, как к роду и представляют собой содержательную детализацию общей обязанности экспедитора применительно к различным договорным моделям транспортной экспедиции.

Дифференциация конкретных обязанностей экспедитора, проведенная в п. 1 ст. 801 ГК, с выделением категории тех обязанностей, которые осуществляются "в качестве дополнительных услуг", может быть объяснена лишь тем обстоятельством, что последние представляют собой не юридические действия экспедитора, а фактические (производственные, технические) операции, призванные обслуживать различные стадии транспортного процесса с учетом специфики осуществляемой перевозки груза. Поэтому включение в договор транспортной экспедиции указанных обязанностей, выполнение которых осуществляется экспедитором "в качестве дополнительных услуг", не сопряжено с необходимостью определять в том же договоре, от чьего имени будет действовать экспедитор, выполняя данные обязанности: от своего или от имени клиента на основе доверенности последнего.

Выполнение экспедитором другой категории обязанностей, не обозначенных законодателем в качестве "дополнительных услуг", в отличие от последних возможно лишь путем совершения экспедитором определенных юридических действий, а для этого он должен быть наделен соответствующими полномочиями либо непосредственно договором, когда он действует от своего имени, либо доверенностью, когда он действует от имени клиента.

Нам уже приходилось обращать внимание на то, что нормы о транспортной экспедиции, содержащиеся в главе 41 ГК, по сути своей представляют собой лишь свод правил, "вынесенных за скобки" и являющихся общими для всякого конкретного договора транспортной экспедиции, что подчеркивается и самим законодателем, отсылающим к специальному закону о транспортно-экспедиционной деятельности, который (в случае его принятия) и должен определить круг основных обязанностей экспедитора применительно к различным вариантам транспортно-экспедиционной деятельности. Именно этим объясняется то обстоятельство, что в п. 1 ст. 801 ГК предусмотрен лишь примерный перечень наиболее типичных обязанностей экспедитора, который к тому же носит диспозитивный характер. Более определенный и конкретный круг обязанностей экспедитора может быть сформулирован применительно к различным договорным моделям транспортной экспедиции.

Так, для договора о транспортно-экспедиционном обеспечении доставки груза получателю, когда экспедитор берется организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, и обеспечивает доставку груза в пункт назначения собственным транспортом, круг иных обязанностей экспедитора может быть ограничен лишь принятием груза от клиента, его сопровождением и охраной в пути следования, обеспечением соблюдения маршрута и выдачей в пункте назначения грузополучателю. Если же указанный договор заключен на условиях привлечения иных перевозчиков, то он должен предусматривать следующий набор обязанностей экспедитора: принять груз от клиента; заключить от своего имени договоры перевозки с перевозчиками, соответствующими избранным сторонами видам транспортных средств и маршруту передвижения груза; обеспечить в пункте назначения принятие груза от последнего перевозчика, его доставку и выдачу получателю. Для исполнения последней обязанности экспедитор может привлечь иную экспедиторскую организацию, действующую в месте нахождения получателя груза, заключив с ней (от своего имени) соответствующий договор.

Договор о транспортно-экспедиционном обеспечении завоза (вывоза) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты предполагает выполнение экспедитором следующего круга обязанностей: принятие груза от клиента; погрузка его в автомобиль (если эта

обязанность не возложена на клиента); доставка груза на станцию железной дороги, в порт (на пристань) или аэропорт; заключение договора перевозки с соответствующей транспортной организацией от своего имени или от имени клиента по его доверенности.

Если такой договор предусматривает обязанность экспедитора организовать выполнение услуг по завозу груза в место нахождения перевозчика, то к названным обязанностям экспедитора добавляется обязанность по заключению договора перевозки (от своего имени) с перевозчиком, который доставит груз на железнодорожную станцию, в порт (на пристань) или аэропорт.

В случаях, когда указанным договором регулируются отношения по вывозу грузов со станции железной дороги, из порта (с пристани) или аэропорта, экспедитор выполняет следующие обязанности: принятие груза от соответствующей транспортной организации с соблюдением всех требований, предъявляемых соответствующим транспортным законодательством (от своего имени или от имени клиента на основе его доверенности); доставку груза или организацию его доставки путем заключения договора перевозки с перевозчиком, например с автотранспортной организацией, от имени экспедитора в место нахождения получателя; выдачу груза получателю с проверкой его количества или состояния.

Очевидно, что при всех вариантах этой договорной модели экспедитор может принять на себя и целый ряд иных обязанностей, а именно: временное хранение груза; его сортировку и упаковку; погрузочно-разгрузочные операции; оформление перевозочных документов; их доставку клиенту; осуществление контроля за движением груза и предоставление соответствующей информации клиенту; предъявление претензий и исков перевозчику и т.п.

В договорах об отдельных транспортно-экспедиционных операциях и услугах могут содержаться самые различные варианты набора обязанностей экспедиторов, диктуемые предусмотренными такими договорами операциями и услугами, выполняемыми экспедиторами, которые, в свою очередь, определяются в зависимости от специализации соответствующей экспедиторской организации.

Исполнение экспедитором своих обязанностей подчиняется общим правилам об исполнении гражданско-правовых обязательств (глава 22 ГК). В главе 41 ГК имеется лишь одно специальное положение, касающееся исполнения обязанностей экспедитором: если из договора транспортной экспедиции не следует, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора (ст. 805 ГК). Хотя и это правило по своему существу скорее не носит специального характера, поскольку при его отсутствии в главе 41 ГК подлежали бы применению все те же общие положения: о том, что исполнение обязательства может быть возложено должником на третье лицо, если из закона, иных правовых актов, условий обязательства или его существа не вытекает обязанность должника исполнить обязательство лично (ст. 313 ГК), а также о том, что должник отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства третьими лицами, на которых было возложено исполнение, если законом не установлено, что ответственность несет являющееся непосредственным исполнителем третье лицо (ст. 403 ГК).

Включение в ГК правила, содержащегося в ст. 805, преследовало цель отграничить договор транспортной экспедиции от так называемых представительских договоров (поручения, комиссии, агентирования), в которых в той или иной степени присутствует принцип личного исполнения, а также подчеркнуть принципиальную разницу в правовом регулировании отношений, связанных с

исполнением договора транспортной экспедиции, обеспечиваемым ГК, по сравнению с тем, как эти отношения ранее регулировались Основами гражданского законодательства 1991 г. Как известно, согласно ст. 105 Основ к отношениям по договору экспедиции применялись правила о договоре поручения и договоре комиссии в зависимости от того, действует ли экспедитор соответственно от имени клиента или от своего имени.

В отношении обязанностей клиента в юридической литературе также встречаются попытки разделить их на "основные" и "дополнительные". Например, В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев пишут: "К основным обязанностям клиента относятся: а) передача грузов для осуществления экспедирования; б) получение грузов у экспедитора; в) уплата предусмотренного договором вознаграждения; г) возмещение понесенных экспедитором при исполнении договора расходов. Особо выделяется так называемая информационная обязанность клиента (ст. 804 ГК)... Содержание дополнительных обязанностей зависит от особенностей каждого договора (организовать посменную работу на своих складах, обеспечить специализированный внутрипроизводственный транспорт и пр.)" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 417.

Следует заметить, что из четырех названных авторами "основных" обязанностей клиента первые две скорее представляют собой права последнего, которым противостоят обязанности экспедитора соответственно по принятию груза у клиента-грузоотправителя и выдаче его клиенту-грузополучателю.

Обязанности клиента по договору транспортной экспедиции содержатся в самом определении этого договора (п. 1 ст. 801 ГК), а также в ст. 804 ГК. Согласно этим нормам во всех случаях и применительно ко всякому договору транспортной экспедиции клиент несет три обязанности: во-первых, клиент обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором; во-вторых, клиент обязан возместить экспедитору расходы, понесенные им в связи с выполнением предусмотренных договором услуг; в-третьих, клиент обязан уплатить экспедитору вознаграждение за оказанные услуги в размере и порядке, предусмотренных договором.

Специально в главе 41 ГК регулируются лишь последствия неисполнения клиентом обязанности предоставления экспедитору необходимой информации о грузе и об условиях его перевозки. В частности, исполнение экспедитором своих обязательств приобретает по отношению к исполнению клиентом указанной обязанности характер встречного исполнения обязательств, каковым, как известно, признается такое исполнение обязательства одной из сторон, которое в соответствии с договором обусловлено исполнением своих обязательств другой стороной (ст. 328 ГК). Об этом свидетельствует положение, содержащееся в п. 3 ст. 804 ГК, согласно которому в случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации. Правда, для того чтобы воспользоваться своим правом, экспедитор должен выполнить по отношению к клиенту свою кредиторскую обязанность, а именно: сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить у клиента необходимые дополнительные данные (п. 2 ст. 804 ГК).

Что касается двух иных обязанностей клиента, характерных для всякого договора транспортной экспедиции: возмещения расходов экспедитора и уплаты ему предусмотренного договором вознаграждения, - то в силу отсутствия какого-либо специального регулирования по этим вопросам в главе 41 ГК соответствующие правоотношения подпадают под действие общих положений Кодекса о порядке исполнения денежных обязательств и о последствиях их нарушения.

Обязательства клиента, вытекающие из договоров транспортной экспедиции, предусматривающих обязанность экспедитора заключать договоры перевозки и совершать иные юридические действия от имени клиента, включают в себя также в императивном порядке обязанность клиента по выдаче экспедитору доверенности, необходимой для совершения им соответствующих юридических действий.

Кроме того, во всяком конкретном договоре транспортной экспедиции по усмотрению сторон могут быть предусмотрены и иные обязанности, возлагаемые на клиента.

8. Ответственность за нарушение договора транспортной экспедиции

Как уже отмечалось, вопросам ответственности экспедитора по договору транспортной экспедиции в главе 41 ГК посвящена отдельная статья (803), содержащая две нормы. Во-первых, данной статьей предусмотрено, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору транспортной экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 ГК ("Ответственность за нарушение обязательств"). Во-вторых, указанная статья содержит специальное правило: если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

Таким образом, общие положения об основаниях и размере ответственности за нарушения гражданско-правовых обязательств распространяют свое действие и на правоотношения, вытекающие из договора транспортной экспедиции.

Что же касается единственного исключения, когда ответственность экспедитора подвергается специальному регулированию, то оно затрагивает лишь те ситуации, когда по условиям договора транспортной экспедиции на экспедитора возложена обязанность заключить договор (договоры) перевозки от своего имени, поскольку только в этом случае на перевозчика может быть возложена ответственность перед экспедитором. Если же договор перевозки заключается экспедитором от имени клиента и по его доверенности, то лицом, располагающим правом привлечения перевозчика к ответственности, будет являться не экспедитор, а клиент, который является стороной в договоре перевозки.

Что означает применение правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик? Прежде всего необходимо подчеркнуть, что характерной чертой ответственности за нарушение обязательств по перевозке груза является ее ограниченный характер. Применительно к отдельным нарушениям условий договора перевозки груза ответственность перевозчика установлена либо в форме возмещения прямого ущерба или его части (но не упущенной выгоды), например за несохранность груза, либо в форме исключительной неустойки, в частности за просрочку его доставки. Кроме того, транспортным законодательством нередко предусматриваются особые основания освобождения перевозчика от ответственности за определенные нарушения обязательств

по перевозке груза. Например, перевозчик освобождается от ответственности в случае неподачи транспортных средств, если это произошло, в частности, вследствие прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом (п. 2 ст. 794 ГК).

Следовательно, если экспедитору удастся доказать, что непосредственной причиной нарушения им своих обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, послужило неисполнение или ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательств по договору перевозки груза, который экспедитор заключил с ним от своего имени, то применение в этом случае правил об ответственности перевозчика может означать, что экспедитор будет либо привлечен к ограниченной ответственности, либо вовсе освобожден от ответственности. Однако данный случай следует рассматривать в качестве исключения из общего правила, не забывая о том, что экспедитор, как и всякий должник, не исполнивший обязательства, должен возместить убытки, причиненные кредитору, в полном размере.

Итак, ответственность экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение (кроме рассмотренного исключения) возлагается на общих основаниях. Поскольку обязательство экспедитора по договору транспортной экспедиции связано с осуществлением им предпринимательской деятельности, указанная ответственность основывается на началах риска и наступает независимо от наличия вины экспедитора. Единственным обстоятельством, которое может служить основанием освобождения экспедитора от ответственности за нарушение своих обязательств (если оно будет доказано экспедитором), может служить невозможность их исполнения, наступившая вследствие непреодолимой силы (п. 3 ст. 401 ГК). К этому следует добавить, что возложение исполнения обязательства на третье лицо также не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора транспортной экспедиции (ст. 805 ГК).

Порядок установления правового положения экспедитора и его ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора транспортной экспедиции по действующему законодательству разительно отличается от ранее действовавшего порядка привлечения экспедитора к ответственности за нарушение договора транспортно-экспедиционного обслуживания, когда экспедитор отвечал лишь за собственную вину. Например, в свое время М.Е. Ходунов сформулировал три основных положения об ответственности экспедитора за необеспечение сохранности экспедируемого груза. Выглядят эти положения следующим образом: "Экспедитор несет ответственность перед клиентом за утрату, недостачу и повреждение груза в пределах стоимости груза с момента приема груза от клиента до сдачи его перевозчику и с момента приема груза от перевозчика до сдачи клиенту, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли не по его вине... С момента сдачи груза перевозчику и до окончания перевозки экспедитор несет ответственность перед клиентом за утрату, недостачу и повреждение груза в пределах стоимости груза, если доказано, что утрата, недостача или повреждение произошли по его вине... Экспедитор не несет ответственности перед получателем за утрату, недостачу и повреждение груза, если иное не предусмотрено договором экспедиции или специальными правилами" <*>.

<*> Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 163.

В то время безответственность экспедитора (перед клиентами), которая нередко имела место, объяснялась особым положением экспедиторских организаций. Так, В.К. Андреевым отмечалось, что

особенности ответственности экспедитора заключаются в том, что он, "выполняя транспортно-экспедиционные операции и не являясь участником договора перевозки, отвечает перед соответствующими транспортными организациями, а не перед клиентом за неисполнение обязанностей, вытекающих из договоров перевозки другим видом транспорта, как бы становясь по отношению к этому перевозчику в положение грузовладельца. При этом транспортно-экспедиционное предприятие несет самостоятельную гражданско-правовую ответственность перед другим видом транспорта за несвоевременный вывоз грузов со склада станции или порта, уплачивая им сбор за хранение или штраф за простой вагонов" <*>.

<*> Андреев В.К. Указ. соч. С. 51.

В отличие от ранее существовавшего порядка в настоящее время экспедитор, заключая договор перевозки с перевозчиком и совершая иные сделки с третьими лицами от своего имени и тем самым возлагая на них исполнение своего обязательства по договору транспортной экспедиции, берет на себя всю ответственность за исполнение этого обязательства (в том числе перевозчиком и иными лицами) перед клиентом. Возможна и иная структура ответственности, исключая возложение неблагоприятных последствий неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств со стороны перевозчика и иных третьих лиц на экспедитора, но для этого договор транспортной экспедиции должен предусматривать, что с соответствующими перевозчиком и иными третьими лицами договор перевозки и другие сделки заключаются экспедитором не от своего имени, а от имени клиента и по доверенности последнего.

Однако вернемся к случаям, когда нарушение обязательства транспортной экспедиции вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, и к специальному положению, регулирующему подобные ситуации, о том, что ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (ст. 803 ГК). Очевидно, как отмечалось ранее, что в данном случае речь идет о возможности применения в отношении экспедитора норм об ограниченной ответственности перевозчика и об особых основаниях освобождения перевозчика от ответственности. Но только ли об этом?

В частности, в юридической литературе поднят вопрос о необходимости применения в подобных случаях к требованиям клиента, предъявляемым к экспедитору, сокращенного срока исковой давности (один год), который установлен (п. 3 ст. 797 ГК) по требованиям, вытекающим из перевозки груза <*>.

<*> См., например: Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 418 (авторы - В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев).

Как известно, общий срок исковой давности, т.е. срок для защиты права по иску лица, право которого нарушено, установлен в три года (ст. 196 ГК). Специальные сроки исковой давности, сокращенные или более длительные по сравнению с общим сроком, могут устанавливаться законом для отдельных видов требований (ст. 197 ГК).

В нашем случае речь идет об иске клиента к экспедитору в связи с неисполнением или

ненадлежащим исполнением последним своих обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции. Для этого вида требований законом не установлен сокращенный срок исковой давности (имеется в виду, конечно же, прямая норма закона о том, что срок исковой давности по указанному требованию устанавливается в один год, или о том, что срок исковой давности по такому требованию определяется применительно к требованиям, вытекающим из условий перевозки груза). А выводить сокращенный срок исковой давности для требования клиента к экспедитору путем толкования (причем расширительного) положения о том, что ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (ст. 803 ГК), с формально-юридической точки зрения недопустимо.

Неверен такой подход, допускающий применение сокращенного срока исковой давности, установленного для требований, вытекающих из договора перевозки груза и предъявляемых к перевозчику, и с точки зрения существа правоотношений, складывающихся между клиентом и экспедитором по договору транспортной экспедиции.

Клиент вправе предъявлять свои требования к экспедитору в случаях неисполнения или ненадлежащего исполнения последним своих обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции. При этом он должен располагать определенным сроком для судебной защиты таких требований, установленным непосредственно законом и не зависящим от оценки доказательств, которые, возможно, будут представлены в суд экспедитором. А как известно, применение правил, по которым перед экспедитором отвечает перевозчик, к правоотношениям, вытекающим из договора транспортной экспедиции, поставлено в прямую зависимость от того, удастся ли экспедитору доказать, что нарушение им своих обязательств перед клиентом вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки. Рассуждая подобно В.Т. Смирнову и Д.А. Медведеву, мы должны будем сделать вывод о том, что в момент предъявления иска клиентом в суд никто (ни сам клиент, ни экспедитор, ни суд) не знает и не может знать, каким же сроком исковой давности: общим или сокращенным - следует руководствоваться при оценке данного иска.

А ведь истечение срока исковой давности, о применении которой заявлено стороной в споре, является безусловным основанием к вынесению судом решения об отказе в иске, причем данное основание к отказу в иске носит самостоятельный характер, для его применения вообще не требуется рассмотрения спора по существу (в том числе и оценки представленных сторонами доказательств). По этому пути идет и судебная практика. Так, в совместном Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации и Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 12, 15 ноября 2001 г. N 15/18 "О некоторых вопросах, связанных с применением норм Гражданского кодекса Российской Федерации об исковой давности" (п. 26) имеется разъяснение, согласно которому если в ходе судебного разбирательства будет установлено, что сторона по делу пропустила срок исковой давности и уважительных причин (если истцом является физическое лицо) для восстановления этого срока не имеется, то при наличии заявления надлежащего лица об истечении срока исковой давности суд вправе отказать в удовлетворении требования именно по этим мотивам, поскольку в соответствии с п. 2 ст. 199 ГК истечение срока исковой давности является самостоятельным основанием для отказа в иске <*>.

<*> Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2002. N 1. С. 10.

Учитывая изложенное, мы приходим к выводу, что предусмотренной ст. 803 ГК возможностью

применения при определенных условиях к правоотношениям, связанным с ответственностью экспедитора перед клиентом по договору транспортной экспедиции, правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик, никак не затрагиваются вопросы об исковой давности, а также об обязательном претензионном порядке урегулирования спора по требованиям, вытекающим из договора о перевозке груза.

Для упрощения механизма возмещения убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением экспедитором своих обязательств, клиентом может быть использовано страхование экспедируемых грузов. Так, по одному из дел открытое акционерное общество "Ингосстрах" (далее - страховщик) обратилось в арбитражный суд с иском к экспедиторской организации (далее - экспедитор) о взыскании в порядке суброгации ущерба, причиненного в связи с недостачей экспедируемого груза. Как усматривалось из материалов этого дела, между экспедитором и торговой организацией (далее - клиент) был заключен договор транспортной экспедиции, по которому экспедитор обязался от своего имени, но за счет и в интересах клиента оказать последнему экспедиционные услуги, связанные с перевозкой, сопровождением, таможенным оформлением и доставкой груза. В соответствии с этим договором экспедитор принял на себя ответственность за несохранность груза с момента принятия его от перевозчика и до выдачи груза клиенту. Имеющиеся в деле документы свидетельствовали о том, что экспедитор принял от перевозчика без замечаний 729 мест груза, однако при передаче доставленного экспедитором груза обнаружилась недостача 14 мест. По факту недостачи груза страховщик во исполнение своих обязательств по договору страхования выплатил страхователю (торговой организации - клиенту по договору транспортной экспедиции) сумму страхового возмещения, составляющую стоимость недостающих 14 мест полученного груза, в результате к нему перешло право требования по отношению к экспедитору в связи с необеспечением сохранности экспедируемого груза.

Разрешая указанный спор, арбитражный суд отверг доводы экспедитора о том, что недостача груза могла явиться следствием несоответствия друг другу сведений о количестве груза в различных перевозочных и таможенных документах, поскольку в соответствии с условиями договора транспортной экспедиции именно экспедитор отвечал за таможенное оформление груза, а также оформление всех необходимых документов, связанных с перемещением груза, поэтому он (экспедитор) и должен нести ответственность, в том числе за несоответствие реального количества груза, полученного клиентом, количеству груза, указанному в таможенных и перевозочных документах. Требования страховщика были удовлетворены <*>.

<*> См. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 3 мая 2001 г. N КГ-А40/1338-01.

Экспедитор также может использовать механизм страхования для покрытия своих рисков, связанных с исполнением договоров транспортной экспедиции. Такого рода споры встречаются в судебно-арбитражной практике. Например, одна страховая компания предъявила иск к автотранспортной организации о взыскании денежной суммы, выплаченной страховой компанией экспедитору в виде страхового возмещения вследствие наступления страхового случая. Арбитражный суд первой инстанции иск удовлетворил, его решение было оставлено в силе и апелляционной инстанцией. Однако затем данное решение было отменено в кассационном порядке, в иске было отказано. При проверке данного дела в порядке надзора было установлено следующее.

В соответствии с условиями договора транспортной экспедиции экспедитор заключил от своего имени договор перевозки груза в контейнерах с автотранспортной организацией (далее - перевозчик). Контейнеры принадлежали перевозчику, однако для выполнения экспедитором своих обязательств перед клиентом временно передавались экспедитору с возложением на него материальный ответственности перед владельцем контейнеров за утрату, невозврат или повреждение контейнеров. Экспедитор, в свою очередь, застраховал в страховой компании свои имущественные интересы, связанные с обязанностью возмещения ущерба, который мог быть причинен клиенту и третьим лицам вследствие физической гибели или повреждения имущества (включая контейнеры), заключив со страховой компанией договор страхования своей гражданско-правовой ответственности.

При осуществлении перевозки один из контейнеров опрокинулся и получил повреждения. Экспедитор, оплатив осмотр и ремонт поврежденного контейнера, обратился к страховой компании за выплатой возмещения в размере, составляющем стоимость работ по ремонту и услуг по осмотру контейнера. Составленным по этому поводу страховым актом повреждение контейнера признано страховым случаем, вследствие которого страховой компанией было выплачено страхователю (экспедитору) страховое возмещение, а затем предъявлено требование перевозчику в порядке суброгации.

В постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации, принятом по результатам рассмотрения данного дела в порядке надзора, иск страховщика, предъявленный в порядке суброгации, о взыскании суммы, выплаченной страхователю в качестве страхового возмещения, с перевозчика, ответственного за повреждение контейнера, признан обоснованным.

Согласно п. 1, 2 ст. 965 ГК к страховщику, выплатившему страховое возмещение по договору имущественного страхования, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования. Перешедшее к страховщику право требования осуществляется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем и лицом, ответственным за убытки.

Договором страхования застрахованы риски экспедитора, отнесенные ст. 929 ГК к имущественным интересам. Следовательно, названный договор является договором имущественного страхования и после выплаты по нему возмещения имеет место суброгация права требования.

В силу ст. 793 ГК за ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке перевозчик несет ответственность, установленную Кодексом, транспортными уставами, а также соглашением сторон.

Договором перевозки, заключенным сторонами, установлена ответственность перевозчика перед экспедитором за сохранность и техническое состояние контейнеров: при утрате - в виде стоимости, при повреждении - в виде расходов, связанных с ремонтом. Повреждение контейнера произошло при перевозке, поэтому перевозчик должен отвечать за расходы по ремонту контейнера перед возместившей их страховой компанией.

Таким образом, Постановление суда кассационной инстанции, не признавшего наступление суброгации, является незаконным и необоснованным <*>.

<*> Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2002. N 7. С. 30 - 31.

Что касается ответственности клиента за нарушение обязательств по договору транспортной

экспедиции, в главе 41 ГК содержится лишь одно специальное правило на случай неисполнения или ненадлежащего исполнения клиентом обязанности по предоставлению экспедитору документов и другой информации о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции. При этих условиях клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с нарушением обязанности по предоставлению соответствующей информации (п. 4 ст. 804 ГК).

Нарушение клиентом своей обязанности по предоставлению информации о грузе и об условиях его перевозки, помимо возмещения экспедитору убытков, которое может иметь место лишь в том случае, если экспедитор, несмотря на отсутствие или недостаточность такой информации, все же приступит к исполнению своих обязательств, может повлечь для клиента и иное неблагоприятное последствие: в случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению своих обязанностей до предоставления такой информации (п. 3 ст. 804 ГК). Важно подчеркнуть, что законодательством не предусмотрены какие-либо негативные последствия на случай невыполнения указанной обязанности. К сожалению, в судебно-арбитражной практике встречаются случаи излишне широкого толкования положений, содержащихся в ст. 804 ГК. Иллюстрацией к сказанному может служить следующий пример.

Индивидуальный предприниматель обратился в арбитражный суд с иском о взыскании с транспортно-экспедиционной компании денежной суммы, включающей убытки от порчи груза во время его перевозки, стоимость провозной платы, а также расходы, понесенные в связи с проведением экспертизы груза. При рассмотрении этого дела арбитражный суд квалифицировал правоотношения сторон как договор транспортной экспедиции, приняв во внимание, что по их соглашению в обязанности транспортно-экспедиционной компании входило получение груза от иногороднего (по отношению к индивидуальному предпринимателю) отправителя, доставка груза до станции, сдача его железной дороге, сопровождение груза во время его перевозки по железной дороге проводником транспортно-экспедиционной компании и выдача груза клиенту (получателю - индивидуальному предпринимателю).

Груз (банки с краской) клиентом был получен, однако в связи с тем, что его транспортировка осуществлялась в зимний период, груз в пути следования замерз, и краска, как следовало из акта экспертизы, проведенной бюро товарных экспертиз, оказалась испорченной и непригодной к использованию.

В отзыве на иск ответчик (экспедитор) не соглашался с требованиями клиента, сославшись на то, что ни истец (клиент), ни грузоотправитель не поставили его в известность о специфических свойствах груза и необходимости соблюдения особого температурного режима при его перевозке, в результате чего он не имел договорной обязанности транспортировать груз при определенном температурном режиме.

В Постановлении арбитражного суда кассационной инстанции, оставившем в силе решение первой инстанции об отказе в иске, говорится, что согласно ст. 804 ГК клиент обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции. Материалами не подтверждается, что истец как грузополучатель и клиент ответчика по договору транспортной экспедиции или отправитель груза поставили ответчика в известность об особенных свойствах груза, возможности его порчи в результате воздействия низких температур и необходимости соблюдения особого температурного

режима при перевозке. В товарно-транспортной накладной, посредством которой оговаривались сторонами условия перевозки, отсутствуют какие-либо отметки об особенностях груза и особых условиях перевозки. Материалами дела не подтверждается вина перевозчика в порче груза, а также причинно-следственная связь между виновными действиями ответчика и порчей груза - причинением ущерба истцу <*>.

<*> См. Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 4 сентября 2000 г. N А33-8092/99-С1-Ф02-1762/00-С2.

Отсутствие в главе 41 ГК каких-либо специальных правил об ответственности клиента за неисполнение или ненадлежащее исполнение иных обязанностей по договору транспортной экспедиции (возмещение экспедитору понесенных им расходов и уплата ему суммы вознаграждения) свидетельствует о том, что такие нарушения обязательств влекут для клиента ответственность, применяемую на основе общих положений об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение гражданско-правовых обязательств. В данном случае клиент выступает в роли обычного должника по просроченному денежному обязательству. Поэтому экспедитор вправе потребовать от клиента уплаты просроченного денежного долга (в размере понесенных им расходов и причитающегося экспедитору вознаграждения) с начислением процентов годовых за пользование чужими денежными средствами в порядке и размере, предусмотренных ст. 395 ГК, а в части, не покрытой процентами, также возмещения убытков, вызванных просрочкой уплаты денежного долга.

И наконец, последний вопрос, имеющий отношение к проблемам ответственности по договору транспортной экспедиции. Как мы видим, ответственность экспедитора и клиента не отличается от иных гражданско-правовых обязательств. Исключение составляет лишь один случай, когда к ответственности экспедитора допускается применение правил, по которым перед ним отвечает перевозчик груза (ст. 803 ГК).

Тем не менее в юридической литературе встречаются попытки определить некие особенности ответственности участников договора транспортной экспедиции, не нашедшие какого-либо отражения в главе 41 ГК. Например, В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев пишут: "Поскольку экспедитор выступает в качестве посредника между отправителем, перевозчиком и получателем, нарушение им условий договора может привести к ответственности клиента перед перевозчиком. В равной мере нарушение своих обязанностей клиентом может повлечь ответственность экспедитора перед перевозчиком (если, конечно, эти фигуры не совпадают). Поэтому ответственность сторон в договоре может быть как прямой, так и регрессной" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. С. 418.

Нам уже приходилось отмечать, что договор транспортной экспедиции не относится к так называемым представительским сделкам (поручение, комиссия, агентирование), а значение экспедитора не сводится к роли посредника между клиентом и перевозчиком. То обстоятельство, что нарушение одной из сторон условий договора может повлечь для другой стороны ответственность перед ее контрагентом по иному договору, не может служить специфическим признаком ответственности сторон по договору транспортной экспедиции, а скорее является общей

закономерностью для всего имущественного оборота. И уж, конечно, данное обстоятельство никак не может свидетельствовать о регрессном характере такой ответственности. Как известно, регрессные требования возникают лишь в случаях, предусмотренных законом, что не имеет места применительно к обязательствам, вытекающим из договора транспортной экспедиции.

9. Прекращение договора транспортной экспедиции

Существенной особенностью договора транспортной экспедиции является наличие у его сторон права на односторонний отказ от исполнения договора. Согласно ст. 806 ГК любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

Данная норма представляет собой специальное правило, относящееся именно к договору транспортной экспедиции. Общее же правило, регулирующее исполнение гражданско-правовых обязательств, основано, напротив, на недопустимости одностороннего отказа от исполнения обязательств и состоит в том, что односторонний отказ от исполнения обязательства и одностороннее изменение его условий не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных законом. Если же речь идет об обязательстве, связанном с осуществлением его сторонами предпринимательской деятельности, то односторонний отказ от исполнения такого обязательства и одностороннее изменение его условий могут иметь место также в случаях, предусмотренных договором, если иное не вытекает из закона или существа обязательства (ст. 310 ГК).

На данное обстоятельство обращалось внимание в юридической литературе. Например, Г.П. Савичев указывает: "Односторонний отказ от исполнения договора транспортной экспедиции не согласуется с общими положениями гражданского права о договоре. Однако в данном случае наличествует одна из особенностей договора транспортной экспедиции, как и иных договоров о представительстве, допускающих односторонний отказ от их исполнения" <*>.

<*> Гражданское право: Учебник. В 2 т. Том II. Полутом 2 / Отв. ред. Е.А. Суханов. С. 69.

Объяснение рассматриваемой особенности правового регулирования договора транспортной экспедиции, а именно: предоставление его сторонам - клиенту и экспедитору - права на односторонний отказ от исполнения договора представительским характером этого договора - может быть признано обоснованным лишь в отношении тех договоров транспортной экспедиции, по которым экспедитор вступает в правоотношения с перевозчиком и иными третьими лицами от имени клиента и на основе доверенности последнего. В тех же случаях, когда экспедитор заключает договоры перевозки, совершает другие сделки и иные юридические действия от своего имени в сочетании с фактическими действиями - операциями и услугами (хранение груза, его погрузка и выгрузка и т.п.), договор транспортной экспедиции теряет представительский характер и приобретает облик обычного договора по возмездному оказанию услуг.

Более того, мы знаем, что по договору транспортной экспедиции на экспедитора могут быть возложены обязанности по организации перевозки груза по известному маршруту и с использованием избранного сторонами вида транспорта или его обязательства могут включать в себя собственно

перевозку (доставку) груза в пункт назначения и выдачу его грузополучателю. Представим себе, что при использовании сторонами таких договорных моделей транспортной экспедиции на стадии исполнения договора (скажем, груз уже принят экспедитором и находится в пути следования) одна из сторон (например, экспедитор) реализует свое право на односторонний отказ от исполнения договора. Очевидно, что для подобных ситуаций более приемлемым было бы действие общего принципа недопустимости одностороннего отказа от исполнения обязательства.

В связи с изложенным представляется, что ст. 806 ГК нуждается в изменении: возможность одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции для его сторон следовало бы ограничить только теми случаями, когда в соответствии с условиями договора экспедитор заключает сделки и совершает иные юридические действия от имени клиента и по его доверенности.

В настоящее же время, когда нормой о праве любой из сторон отказаться от исполнения договора охватываются все варианты правоотношений, связанных с транспортной экспедицией, в качестве своеобразного ограничения этого права (применительно к определенным ситуациям) могут служить обязанность стороны, отказывающейся от исполнения договора, предупредить об этом другую сторону в разумный срок, а также и возможное последствие отказа от исполнения договора - обязанность возместить контрагенту убытки, причиненные расторжением договора.

Правда, здесь могут возникнуть вопросы по поводу соблюдения стороной, отказывающейся от исполнения договора, требования о предупреждении об этом контрагента в разумный срок. В чем может быть выражено такое предупреждение? Требуется ли предупреждать другую сторону о том, что через определенное время, скажем, через неделю, будет заявлен отказ от исполнения договора или достаточно указать на это в самом уведомлении об одностороннем расторжении договора?

В связи с недостаточностью специальных правил, регламентирующих отношения, связанные с односторонним отказом от исполнения договора транспортной экспедиции, можно обратиться к общим положениям о прекращении гражданско-правовых договоров. Однако и там мы не найдем ответа на поставленные вопросы. Согласно п. 3 ст. 450 ГК в случае одностороннего отказа от исполнения договора, когда такой отказ допускается законом или соглашением сторон, договор считается расторгнутым.

Видимо, можно сделать вывод о допустимости обоих вариантов, когда сторона, собирающаяся отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, во-первых, сначала предупреждает контрагента о том, что через определенное время (разумный срок) ею будет заявлен такой отказ, - в этом случае договор будет считаться расторгнутым с момента получения другой стороной заявления об отказе от его исполнения; во-вторых, изначально направляет контрагенту уведомление о своем отказе от исполнения договора, указав в нем период времени (разумный срок), по истечении которого договор будет считаться расторгнутым. И в том, и в другом случае достигается цель нормы об обязательном предупреждении контрагента об одностороннем отказе от исполнения договора: расторжение договора становится неминуемым, и контрагенту предоставляется разумный срок для подготовки к этому.

Вместе с тем для обоих случаев в равной мере актуальна проблема оценки разумности срока, предоставляемого контрагенту в договоре транспортной экспедиции для подготовки к расторжению договора. Не исключена ситуация, когда мнения сторон на этот счет окажутся различными и вопрос о разумности соответствующего срока будет поднят заинтересованной стороной при разрешении в суде, арбитражном суде имущественного спора (например, об оплате услуг экспедитора, оказанных клиенту по истечении назначенного последним срока для расторжения договора). Каковы могут быть

последствия признания судом, арбитражным судом того обстоятельства, что экспедитор был предупрежден клиентом об отказе последнего от договора в срок, который не может считаться разумным? Что должен делать в этой ситуации суд, арбитражный суд: признать, что расторжение договора не состоялось, а поэтому договор остается действующим, или все же считать договор расторгнутым не с момента, обозначенного клиентом, а по истечении иного срока, который суд, арбитражный суд посчитает разумным применительно к конкретным обстоятельствам спора? И на эти вопросы мы не находим ответов в действующем законодательстве.

Впрочем, норма, наделяющая стороны договора транспортной экспедиции правом на односторонний отказ от исполнения договора, вряд ли найдет широкое применение во взаимоотношениях, складывающихся между грузоотправителями, грузополучателями и экспедиторскими организациями. Стимулом для воздержания от реализации этого права служит положение об обязанности стороны, заявившей об отказе от исполнения договора транспортной экспедиции, возместить другой стороне убытки, вызванные расторжением договора (ст. 806 ГК).

Предоставление клиенту и экспедитору права отказаться в одностороннем порядке от исполнения договора транспортной экспедиции не лишает их возможности использования обычных способов досрочного прекращения договорных правоотношений. Как известно, гражданско-правовой договор может быть расторгнут по соглашению сторон, каковое может быть заключено в любое время по их усмотрению, а также по решению суда, арбитражного суда на основании требования одной из сторон (например, в связи с существенным нарушением контрагентом своих договорных обязательств). В последнем случае требование о расторжении договора может быть заявлено стороной в суд, арбитражный суд только после получения отказа другой стороны на предложение расторгнуть договор либо в случае неполучения ответа в срок, указанный в самом предложении или в договоре, а при его отсутствии - в тридцатидневный срок (п. 1, 2 ст. 450, ст. 452 ГК).

10. Пути совершенствования законодательства о транспортно-экспедиционной деятельности

Как уже отмечалось, немногочисленные нормы о транспортной экспедиции, содержащиеся в главе 41 ГК, представляют собой некоторые общие положения, правила, "вынесенные за скобки", которые призваны обеспечить общее, единое регулирование различных договорных моделей транспортной экспедиции. Указанные правоотношения, конечно же, нуждаются в детальном регулировании. Это понимал и законодатель, принимая Гражданский кодекс Российской Федерации, о чем свидетельствует положение, содержащееся в п. 3 ст. 801 ГК, согласно которому условия выполнения договора транспортной экспедиции определяются соглашением сторон, если иное не установлено Законом о транспортно-экспедиционной деятельности, другими законами или иными правовыми актами.

К сожалению, до настоящего времени названный закон о транспортно-экспедиционной деятельности не принят. Правда, в 1999 г. в недрах правительственных учреждений и ведомств был подготовлен проект указанного закона. Однако, как показало внимательное ознакомление с его текстом, данный законопроект не выдерживал никакой критики и не в коей мере не обеспечивал устранение недостатков и многочисленных пробелов, имеющих место в правовом регулировании правоотношений транспортной экспедиции.

Более того, указанный законопроект включал в себя целый ряд положений, заведомо

противоречащих ГК. Начнем с того, что соответствующий проект закона носил название "О транспортно-экспедиторской деятельности", а соответствующий договор именовался в нем не иначе как "договор транспортного экспедирования".

В законопроекте содержались многочисленные нормы, направленные на ограничение ответственности экспедиторов за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих договорных обязательств. Речь шла как о принципиальной возможности введения таких ограничений ответственности для экспедиторов, так и о конкретных положениях, ограничивающих ответственность экспедиторов за нарушение отдельных условий договора. Например, проект включал в себя положение о том, что клиент вправе требовать от экспедитора возмещения убытков, если законом или договором транспортного экспедирования не предусмотрено иное, что противоречило ст. 803 ГК, в соответствии с которой за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, предусмотренным главой 25 ГК. Исключение из этого правила составляет лишь случай, когда экспедитором будет доказано, что допущенное им нарушение вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки. Возможность ограничить право клиента на возмещение убытков в иных случаях, установленных законом или договором, ГК не предусмотрена.

Одна из статей законопроекта определяла основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза. В ней воспроизводились нормы, содержащиеся в транспортных уставах и кодексах об ограниченной ответственности перевозчика за несохранность перевозимого груза. В частности, данной статьей предусматривалось, что экспедитор несет ответственность в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи получателю, указанному в договоре транспортного экспедирования, или уполномоченному им лицу, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять, в следующих размерах:

1) за утрату или недостачу груза, принятого в ведение экспедитора с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;

2) за утрату или недостачу груза, принятого в ведение экспедитора без объявления ценности, - в размере действительной стоимости груза или недостающей его части;

3) за повреждение (порчу) груза, принятого в ведение экспедитора с объявлением ценности, - в размере, на который понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере объявленной ценности;

4) за повреждение (порчу) груза, принятого в ведение экспедитора без объявления ценности - в размере, на который понизилась стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере действительной стоимости груза.

Для применения такой ответственности (ограниченной как по основаниям, так и по размеру) экспедитору уже не пришлось бы доказывать, что допущенное им нарушение обязательства, вытекающего из договора транспортной экспедиции, вызвано ненадлежащим исполнением перевозчиками договоров перевозки, как это предусмотрено ст. 803 ГК.

По непонятным причинам в проект были включены нормы, устанавливающие законную неустойку, подлежащую взысканию как с экспедитора, так и с клиента в случае нарушения ими

установленного срока выполнения договора. В имущественном обороте использование законных неустоек допустимо лишь в целях защиты публичных (общественных) интересов либо слабой стороны в договорных отношениях. Тем более не было никакой необходимости вводить в форме взыскания законной неустойки ответственность клиента за просрочку уплаты вознаграждения, причитающегося экспедитору, поскольку в данном случае со стороны клиента имеет место просрочка в исполнении денежного обязательства, что влечет применение к последнему ответственности, предусмотренной ст. 395 ГК (проценты годовые в размере ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации).

По аналогии с транспортным законодательством в рассматриваемом законопроекте была предпринята попытка ввести обязательный претензионный порядок урегулирования споров, возникающих между клиентом и экспедитором в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением последним обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции. Одна из статей проекта устанавливала, что до предъявления к экспедитору иска, вытекающего из договора транспортного экспедирования, обязательно предъявление ему претензии. Право на предъявление экспедитору претензии и иска получали клиент или уполномоченное им лицо, получатель груза, указанный в договоре транспортного экспедирования, а также страховщик, приобретший это право в порядке суброгации. Как предусматривалось проектом, претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, недостаче или повреждении (порче) груза должны быть приложены оригиналы или заверенные в установленном порядке копии документов, подтверждающих факт нарушенного права, включая документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза. Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение пяти месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии. Экспедитор обязан рассмотреть претензию в течение 20 дней со дня ее получения и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии. Со дня предъявления экспедитору претензии срок исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения срока, установленного для ответа.

Законопроект включал в себя также положение о том, что право на предъявление иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, возникает со дня получения ответа об отказе в удовлетворении претензии или со следующего после истечения срока дня, установленного для дачи ответа. Данное положение противоречило ст. 200 ГК и, более того, не корреспондировало нормам транспортного законодательства о начальном моменте исчисления срока исковой давности по требованиям, предъявляемым к перевозчику (п. 3 ст. 797 ГК; ст. 141 ТУЖД), которыми установлено, что право на иск возникает с момента наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Внося путаницу в понятие договора транспортной экспедиции и терминологию, используемую в правовом регулировании соответствующих правоотношений, нагромождая нормы о законных неустойках на нормы, дублирующие главу 41 ГК, устанавливая необоснованные ограничения ответственности экспедиторов и навязывая клиентам обязательный претензионный порядок урегулирования споров, законопроект не решал ни одного вопроса, касающегося условий выполнения договора транспортной экспедиции, как это предусмотрено п. 3 ст. 801 ГК.

Ошибка разработчиков анализируемого законопроекта (одна из многих, основная) состояла в неверном представлении о его концепции. Проект закона о транспортно-экспедиционной деятельности призван урегулировать условия выполнения обязательств по транспортной экспедиции с учетом различных вариантов взаимоотношений, складывающихся между экспедиторами и клиентами, и соответствующих им различных договорных моделей транспортной экспедиции.

ИНЫЕ УСЛУГИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Глава XIII. ДОГОВОРЫ ОБ ИНЫХ УСЛУГАХ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: ПОНЯТИЕ И ВИДЫ

Помимо договора транспортной экспедиции, по которому грузоотправителям и грузополучателям оказываются различные услуги, непосредственно связанные с перевозкой груза и направленные на ее обеспечение, в сфере транспортных правоотношений находит применение большое число других договоров о возмездном оказании услуг, так или иначе связанных с транспортным процессом, которые, однако, не преследуют цели обеспечения перевозки конкретной партии груза. Скорее эта цель достигается (если речь идет о транспортировке груза) косвенным образом, является одним из результатов оказания соответствующей услуги.

Свидетельства широкого распространения такого рода услуг можно обнаружить среди различных видов деятельности в сфере транспорта, которые подлежат лицензированию. Согласно ст. 17 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" <*>, помимо перевозки грузов, пассажиров и багажа всеми видами транспорта, лицензированию подлежат также: погрузочно-разгрузочная деятельность на внутреннем водном транспорте, в морских портах и на железнодорожном транспорте; деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом; деятельность по техническому обслуживанию воздушного движения и воздушных судов, по ремонту воздушных судов; деятельность по применению авиации в отраслях экономики; деятельность по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте. Очевидно, что все названные лицензируемые виды деятельности осуществляются посредством заключения и исполнения соответствующих договоров о возмездном оказании услуг.

<*> См.: Федеральный закон "О лицензировании отдельных видов деятельности" от 8 августа 2001 г. N 128-ФЗ, введен в действие с 10 февраля 2002 г. // Российская газета. 2001. 10 августа.

В транспортных уставах и кодексах также можно встретить нормы, регулирующие правоотношения, связанные с возмездным оказанием различных транспортных услуг на договорной основе. Так, в ТУЖД имеется общее правило о том, что работы и услуги, которые выполняются железными дорогами по просьбам грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров и цены на которые не указаны в тарифном руководстве, оплачиваются по соглашению сторон (ст. 8). Согласно ст. 11 ТУЖД железные дороги в соответствии с договорами могут принимать в целях технического обслуживания (ведомственного контроля, ремонта, контрольной проверки) весовые приборы, принадлежащие грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим лицам. В соответствии со ст. 45 ТУЖД по просьбе грузополучателя железная дорога может принимать в соответствии с договором участие в проверке состояния груза, его массы, количества мест в тех случаях, когда такая проверка для перевозчика не является обязательной. При отсутствии у грузополучателей возможностей для промывки вагонов после выгрузки зловонных, загрязняющих и иных подобных грузов их промывку производят железные дороги в соответствии с договором (ст. 48 ТУЖД). Железнодорожные подъездные пути, не принадлежащие железным дорогам, могут передаваться в

соответствии с договором железным дорогам, в том числе для их технического обслуживания (ст. 53 ТУЖД).

На воздушном транспорте на договорной основе осуществляются так называемые авиационные работы, выполняемые с использованием полетов воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей; обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах; аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов (ст. 50, 114, 115 ВК) и некоторые другие операции и услуги.

На морском транспорте находит применение целый ряд договоров об оказании транспортных услуг, многие из которых нашли отражение в КТМ. В частности, детальному регулированию подверглись договорные правоотношения, связанные с лоцманской проводкой судов, осуществляемой в целях обеспечения безопасности плавания судов и защиты морской среды (ст. 85 - 106 КТМ). Отдельно в КТМ (главы XIII - XIV) регулируются договор морского агентирования, по которому морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории (ст. 232 - 245 КТМ), а также договор морского посредничества, по которому посредник (морской брокер) обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования (ст. 240 - 245 КТМ). В КТМ (глава XV) содержится свод специальных правил, посвященных договору морского страхования, объектом которого может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием (ст. 246 - 283). К числу договоров об оказании транспортных услуг может быть отнесен договор о спасании судов и другого имущества, предметом которого является осуществление спасательных операций, т.е. действий или деятельности, предпринимаемых для оказания помощи судну или другому имуществу, находящимся в опасности в любых судоходных или иных водах (ст. 337 - 353 КТМ).

На внутреннем водном транспорте также находят применение договор лоцманской проводки (ст. 41 КВВТ) и договор о спасании судов и иного имущества (ст. 124 КВВТ). Кроме того, в соответствии со ст. 59 КВВТ в речных портах допускается осуществление предпринимательской деятельности коммерческими организациями и индивидуальными предпринимателями, которая подчиняется требованиям законодательства о публичных договорах (в том числе, надо полагать, речь идет и о договорах об оказании различных услуг). Более того, отдельные виды хозяйственной деятельности, осуществляемые портовыми властями, могут быть переданы юридическим лицам, осуществляющим предпринимательскую деятельность в порту (ст. 54 КВВТ).

Некоторые виды транспортных услуг нашли отражение в подзаконных нормативных правовых актах (постановлениях Правительства РФ, нормативных актах министерств и ведомств), в частности, устанавливающих тарифы, ставки сборов за различные виды услуг, которые подпадают под государственное регулирование. Так, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 7 марта 1995 г. N 239 "О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)" <*> в перечень услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке осуществляют Правительство РФ и федеральные органы исполнительной власти, включены, в частности: погрузочно-разгрузочные работы на железнодорожном транспорте и в портах; портовые сборы; сборы за проход по внутренним водным путям с судов, плавающих под иностранными флагами; услуги ледокольного флота; аэронавигационное обслуживание воздушных судов на маршрутах и в районах аэродромов; обслуживание воздушных судов, пассажиров и грузов в

аэропортах. А в перечень услуг, по которым органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставляется право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок, попали транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно-правовой формы, за исключением организаций федерального железнодорожного транспорта.

<*> СЗ РФ. 1995. N 11. Ст. 997.

Другой пример. Утвержденные Министерством транспорта и Министерством экономики Российской Федерации 21 июля, 4 августа 1995 г. ставки сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации устанавливают восемь видов портовых сборов, которые определяются в централизованном порядке: корабельный, маячный, канальный, причальный, якорный, экологический, лоцманский, навигационный. Указанные портовые сборы (каждый из них) взимаются за определенные услуги, оказываемые судовладельцам соответствующих судов, заходящих в морские торговые порты. Так, корабельный сбор начисляется отдельно за каждый вход в порт и выход из порта; маячный сбор взимается за соответствующие услуги (работа маяка) при каждом входе судна в порт либо при проходе его транзитом; начисление канального сбора производится при каждом прохождении канала в один конец независимо от того, вошло судно в порт или нет; взимание причального сбора производится с судов, стоящих у причала; якорный сбор начисляется за стоянку судна на внутреннем рейде; экологический сбор - за прием портом без каких-либо ограничений всех видов судовых отходов за все время стоянки судна в порту; лоцманский сбор взимается за услуги по внутрипортовой и внепортовой проводке судна; навигационный сбор - за услуги, оказываемые с помощью береговых радиолокационных систем управления движением судов при каждом входе в порт, выходе из порта, проходе его транзитом.

Приведенные здесь портовые сборы могут быть дифференцированы на две различные группы: к первой группе следует отнести сборы, начисляемые на внедоговорной основе за сам факт захода судна в порт, выхода его из порта (корабельный, маячный, канальный, якорный, причальный сборы); вторую группу составляют сборы, взимаемые за конкретные услуги, оказываемые судовладельцу морским портом или иными организациями на договорной основе (экологический, лоцманский, навигационный сборы). В последнем случае между судовладельцем и администрацией (или иными организациями) устанавливаются договорные правоотношения по поводу оказания соответствующих услуг. Например, договор по оказанию экологических услуг включает в себя обязанность администрации порта (иной соответствующей организации) принять без каких-либо ограничений все виды судовых отходов в течение всего времени стоянки судна в порту, а также выполнить все связанные с приемом отходов операции (подача и уборка плавсредств, предоставление контейнеров и других емкостей для сбора мусора, перегрузочные операции и т.п.). Обязанностями судовладельца (капитана судна) являются сдача в порту всех имеющихся на борту судна отходов (с целью предотвращения их сброса в море выполнение этой обязанности удостоверяется справкой порта), а также уплата экологического сбора.

В морских торговых портах могут оказываться и иные услуги, которые выполняются на возмездной и договорной основе: услуги швартовщиков по разноске швартовых концов при швартовке, отшвартовке, перетяжке и перешвартовке судов; услуги буксиров при швартовых

операциях; обслуживание лихтеровозов; услуги по несению пожарной охраны на борту судна или у его борта в течение всего времени стоянки судна в порту и т.п.

С точки зрения правового регулирования договорные отношения, складывающиеся по поводу оказания различных услуг в сфере транспорта (за исключением перевозки грузов и транспортной экспедиции), могут быть разделены на договоры, являющиеся видами (разновидностями) известных самостоятельных гражданско-правовых договоров, относимых к категории договоров об оказании услуг (договоры морского агентирования, морского посредничества, морского страхования, договор об обслуживании организациями промышленного железнодорожного транспорта), а также договоры о возмездном оказании услуг в сфере транспорта, не регулируемые ГК и иными федеральными законами.

В первом случае (договоры об оказании услуг на транспорте, являющиеся видами самостоятельных гражданско-правовых договоров) правоотношения сторон за пределами специальных правил о соответствующем договоре, содержащихся в транспортных уставах и кодексах, подлежат регулированию нормами о соответствующем договоре (агентском договоре, договоре страхования и т.д.). Во втором случае, когда договоры не попадают в сферу действия ГК и других федеральных законов, они в силу своей родовой принадлежности (договоры о возмездном оказании услуг) подпадают под действие норм, содержащихся в главе 39 ГК (п. 2 ст. 779 ГК).

Объединяющим началом для всех названных договоров служит то обстоятельство, что все они относятся к категории договоров о возмездном оказании услуг, поскольку их предмет составляют действия (деятельность), сам факт осуществления которых дает необходимый полезный эффект, ожидаемый заказчиком соответствующих услуг (независимо от того, имеют ли указанные действия свое выражение в каком-либо овеществленном результате). Еще одним объединяющим началом для указанных договоров является тот факт, что все они связаны с деятельностью транспорта и носят вспомогательный по отношению к этой деятельности характер.

Различаются названные договоры о возмездном оказании услуг в сфере транспорта между собой по предмету (речь идет о выполнении различных услуг) и целям, присущим каждому из договоров.

В настоящей книге рассматриваются наиболее типичные договоры о возмездном оказании услуг в сфере транспортной деятельности, которые нашли свое выражение в законодательстве, судебной практике или юридической литературе.

Глава XIV. ДОГОВОР ОБ ОКАЗАНИИ ЛОЦМАНСКИХ УСЛУГ

1. Понятие договора и его правовое регулирование

Отношения, связанные с лоцманской проводкой судов, нашли свое отражение в морском праве и внутренневодном законодательстве Российской Федерации. В КТМ имеется глава VI "Морские лоцманы", включающая в себя три параграфа, посвященные вопросам соответственно лоцманской проводки судов, взаимоотношений лоцмана и капитана судна, ответственности за ненадлежащую лоцманскую проводку и лоцманский сбор (ст. 85 - 106). В КВВТ лоцманской проводке судов посвящена лишь одна статья (ст. 41).

Согласно ст. 85 КТМ лоцманская проводка судов осуществляется на подходах к морским портам, в пределах акватории морских портов, между морскими портами, а также в открытом море.

С точки зрения степени обязательности лоцманской проводки в КТМ выделяются обязательная и факультативная лоцманские проводки. В соответствии со ст. 89 КТМ районы обязательной и необязательной лоцманских проводок судов устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обороны и доводятся до всеобщего сведения в обязательных постановлениях в морских портах, лоцциях и "Извещениях мореплавателям". На внутреннем водном транспорте перечень участков внутренних водных путей, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (п. 3 ст. 41 КВВТ).

При определении районов (участков) обязательной лоцманской проводки принимаются во внимание как сложные навигационно-гидрографические условия плавания в соответствующих районах (участках), так и особенности состояния судна или характеристики перевозимых грузов (аварийное состояние судна, наличие ядерной энергетической установки на судне, перевозка опасных грузов и т.п.).

В районах, где лоцманская проводка для судов является обязательной, капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана. Исключение составляют лишь случаи, когда соответствующее судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана капитаном морского порта (п. 1 ст. 90 КТМ).

В тех районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан судна не обязан, но вправе прибегнуть к услугам лоцмана, если это вызывается необходимостью (факультативная лоцманская проводка). Вместе с тем в определенных случаях и в этих районах капитаном морского порта может быть введена обязательная лоцманская проводка в отношении двух категорий судов. Речь идет о тех судах, которые (или перевозимые ими грузы) создают угрозу причинения ущерба морской среде либо имеют серьезные повреждения корпусов, механизмов или оборудования, что может существенно повлиять на безопасность мореплавания в порту (ст. 91 КТМ).

К сожалению, в Кодексах торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта отсутствуют какие-либо правила, регулирующие договор об оказании лоцманских услуг, более того, такой договор вообще не упоминается в названных Кодексах. Данное обстоятельство породило представление о лоцманском сборе как об обязательном (налоговом) платеже, взимаемом на внедоговорной основе. В практике некоторых арбитражных судов, не отрицавших гражданско-правовую природу лоцманского сбора, тем не менее отвергалось наличие договорных отношений между лоцманской организацией и судовладельцем, такие арбитражные суды исходили из иной структуры договорных связей, полагая, что договор о лоцманской проводке судна заключается между судовладельцем и администрацией порта, которая в свою очередь возлагает исполнение своих обязательств на лоцманскую организацию. При таком подходе лоцманская организация лишалась права на получение лоцманского сбора, адресатом которого становилась морская администрация порта.

Несколько забегаая вперед, подчеркнем, что судебно-арбитражная практика преодолела теоретические трудности и противоречия и в настоящее время выработала подход к разрешению спорных вопросов, возникающих между администрациями портов и лоцманскими организациями, который основан на том, что взаимоотношения, складывающиеся между судовладельцами и лоцманскими организациями, регулируются заключаемым между ними договором об оказании лоцманских услуг, а лоцманский сбор представляет собой не что иное, как плату за услуги

лоцманской организации по проводке судна.

Позиция судебной-арбитражной практики ранее была представлена в юридической литературе. Так, комментируя соответствующие положения КТМ, Г.Г. Иванов указывал: "Согласно ст. 87 КТМ лоцман может являться работником как государственной, так и негосударственной организаций, которые оказывают услуги по лоцманской проводке на основании договора возмездного оказания услуг. По договору возмездного оказания услуг исполнитель (в данном случае - государственная или негосударственная лоцманская организация) обязуется по заданию заказчика (в данном случае - судовладелец) оказать услуги, а заказчик обязуется оплатить эти услуги (см. ст. 779 ГК). Предметом договора являются услуги нематериального характера, т.е. предоставление информации и советов, необходимых капитану судна в процессе плавания в районе обязательной или необязательной лоцманской проводки..." <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 173 - 174.

Договор об оказании лоцманских услуг характеризуется не только своеобразным предметом договора, но и особой целью его участников. В КТМ имеется отдельная норма (ст. 86) о целях лоцманской проводки судов как таковой, согласно которой лоцманская проводка осуществляется в целях обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами, а также защиты морской среды. Думается, что цель обеспечения безопасности плавания судна в соответствующем районе характерна и для участников договора об оказании лоцманских услуг. А вот что касается такой цели, как защита морской среды, то она не может быть таковой применительно к конкретному договору об оказании лоцманских услуг, а скорее является общим пожеланием, обращенным ко всем участникам правоотношений в сфере морского права.

В связи с этим нельзя не согласиться с Г.Г. Ивановым, который пишет: "Разумеется, загрязнение морской среды может произойти и без "традиционной" аварии с судном (столкновение, посадка на мель и т.д.), а в результате ошибочных действий при управлении судовыми системами, и здесь наличие лоцмана на борту вряд ли может его предотвратить. Представляется, что, выделяя в качестве самостоятельной цели лоцманской проводки защиту морской среды, КТМ подчеркивает актуальность этой проблемы, имея в виду, что лишь предотвращение происшествия с судном наиболее полно гарантирует сохранение морской среды" <*>.

<*> Там же. С. 158.

Итак, правоотношения, складывающиеся между судовладельцем в лице капитана судна и лоцманской организацией, должны квалифицироваться не иначе, как договор об оказании лоцманских услуг, являющийся по своей сути договором о возмездном оказании услуг и подпадающий под субсидиарное действие главы 39 ГК.

Как и всякий договор, договор об оказании лоцманских услуг нуждается в анализе его основных элементов (субъектов, объектов, формы, содержания) и в определении порядка его заключения и исполнения обязательств, вытекающих из этого договора.

2. Субъекты договора

Договор об оказании лоцманских услуг заключается между судовладельцем в лице капитана судна и лоцманской организацией. В роли заказчика соответствующих услуг выступает судовладелец, а в роли исполнителя - лоцманская организация.

КТМ предъявляет целый ряд требований к морским лоцманам, являющимся работниками лоцманской службы государственной организации (морской администрации порта) или объединяющимся в негосударственные организации. Согласно ст. 87 КТМ лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах. Морскими лоцманами могут быть граждане Российской Федерации, удовлетворяющие требованиям положения о морских лоцманах, которое утверждается органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с соответствующими федеральными органами в области обороны и в области рыболовства.

В настоящее время сохраняет свое действие Положение о государственных морских лоцманах, утвержденное Приказом Министерства морского флота СССР (по согласованию с Министерством обороны СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР) от 26 апреля 1973 г. N 74. Юридическая сила данного Положения в 2001 г. подтверждена решением Верховного Суда Российской Федерации, рассматривавшего гражданское дело по заявлению международной общественной организации "Ассоциация морских лоцманов России" о признании незаконным Приказа Министерства морского флота СССР от 26 апреля 1973 г. N 74 "Об утверждении Положения о государственных морских лоцманах". Данным решением Верховный Суд Российской Федерации признал недействительными и не порождающими правовых последствий с 1 мая 1999 г. (дата введения в действие нового КТМ) лишь два пункта указанного Положения: п. 1, в соответствии с которым лоцманская проводка судов на подходах к морским портам, в пределах вод этих портов, между портами, а также в районах, затрудненных для плавания независимо от флага и ведомственной принадлежности судна, осуществляется исключительно государственными лоцманами, а также п. 15, запрещающий судну осуществлять плавание без государственного морского лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки, - как противоречащие ст. 87 КТМ, допускающей деятельность негосударственных лоцманских организаций. В остальной части заявленные требования оставлены без удовлетворения <*>. Тем самым подтверждено действие Положения о государственных морских лоцманах от 26 апреля 1973 г. (без п. 1 и 15).

<*> См. решение Верховного Суда Российской Федерации от 1 августа 2001 г. по делу N ГКПИ 2001-941, оставленное в силе Кассационной коллегией Верховного Суда Российской Федерации (Определение от 25 сентября 2001 г. N КАС 01-342).

Лоцманами могут быть только те граждане, которые имеют высшее или среднее судоводительское образование и звание не ниже капитана малого плавания. Присвоение соответствующей квалификации лоцмана подтверждается выдачей лоцманского удостоверения после проверки знаний в квалификационной комиссии, действующей в составе не менее трех опытных лоцманов под председательством капитана или начальника гидробазы. Лоцманские удостоверения

выдаются капитанами морских портов (начальниками гидробаз). В лоцманском удостоверении указывается разрешенный лоцману район проводки (п. 7 Положения).

Ранее (до принятия действующего сегодня КТМ) лоцманская проводка могла осуществляться исключительно государственными морскими лоцманами. В настоящее время морской лоцман может являться не только работником лоцманской службы государственной организации, но и представителем негосударственной организации по лоцманской проводке судов. Согласно п. 2 ст. 87 КТМ негосударственные организации по лоцманской проводке судов создаются с учетом особенностей, определяемых постановлением Правительства РФ, и требований, установленных КТМ и иными правовыми актами.

Несмотря на то что в последние годы создано и реально функционирует большое число негосударственных организаций по лоцманской проводке (в основном в форме некоммерческих организаций), сегодня правовые акты, определяющие особенности их организации и деятельности, отсутствуют. По поводу возможного перечня таких особенностей Г.Г. Иванов пишет: "Очевидно, в число особенностей должны включаться положения об ограничении состава участников таких организаций российскими юридическими лицами и гражданами Российской Федерации; о создании организаций в формах, которые допускают вхождение в состав учредителей и участников морских администраций портов для осуществления эффективного контроля за деятельностью организации. Следовало бы установить, что в составе учредителей и руководителей организации должны быть граждане, имеющие высшее или среднее специальное морское образование и определенный стаж работы по специальности; в течение нескольких последних лет они не должны иметь дисциплинарных взысканий за грубое нарушение дисциплины, угрожающее безопасности мореплавания или создающее опасность для жизни и здоровья людей" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 161.

В КТМ специально регулируются вопросы, связанные с установлением государственного надзора за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов. Согласно ст. 88 КТМ государственный надзор за деятельностью лоцманских служб государственных организаций и за деятельностью негосударственных организаций по лоцманской проводке судов в пределах своей компетенции осуществляют федеральные органы исполнительной власти в области транспорта и в области рыболовства. В порядке осуществления своих полномочий указанные государственные органы наделены правом принимать следующие решения: об обязательной лоцманской проводке судов лоцманами государственных и негосударственных организаций в соответствующем районе; о прекращении деятельности лоцманских организаций, не отвечающих требованиям, предъявляемым к их оснащенности, численности и квалификации их работников. В последнем случае, правда, не вполне понятно, что может означать решение государственного органа о прекращении деятельности организации по лоцманской проводке судов и в каком порядке может быть принято такое решение. Ведь, как известно, решение о прекращении юридического лица (каковым является лоцманская организация), т.е. о его ликвидации, может быть принято либо его учредителями (участниками), либо арбитражным судом при наличии оснований, предусмотренных законом, но, во всяком случае, не в административном порядке (ст. 61 ГК).

Видимо, в данном случае все-таки имеется в виду не прекращение лоцманской организации как юридического лица, а лишение ее возможности действовать именно в качестве организации,

осуществляющей лоцманскую проводку судов. Поскольку такого рода деятельность может осуществляться лишь при наличии соответствующей лицензии, то речь должна идти об аннулировании такой лицензии. Вместе с тем в соответствии со ст. 13 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" лицензия не может быть аннулирована федеральным органом исполнительной власти (лицензирующим органом), за исключением единственного случая, когда лицензиатом в течение трех месяцев не уплачивается лицензионный сбор за предоставление лицензии. Лицензия может быть аннулирована по решению суда, на основании заявления лицензирующего органа и при том условии, что указанный лицензирующий орган, выявив нарушения в деятельности лоцманской организации, приостановил действие лицензии и предоставил лицензиату срок (не более шести месяцев) для устранения выявленных нарушений. И только в случае, если в соответствующий срок лицензиат не устранил указанные нарушения, лицензирующий орган может обратиться в суд с заявлением об аннулировании лицензии.

Очевидно, что в п. 2 ст. 88 КТМ, наделяющем федеральные органы исполнительной власти в области транспорта и рыболовства правом принимать решения о прекращении деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов, допущена неточность. Речь может идти лишь о принятии указанными лицензирующими органами решений о приостановлении действия лицензий таких лоцманских организаций и предоставлении им срока на устранение недостатков в их деятельности, по истечении которого (при условии, что недостатки не будут устранены) может быть принято решение об обращении в суд с заявлением об аннулировании соответствующей лицензии.

Повышенные требования, предъявляемые законодателем к морским лоцманам, лоцманским организациям, объясняются особым значением их деятельности с точки зрения обеспечения безопасности плавания судов в соответствующих районах. Данным обстоятельством, видимо, можно объяснить и возложение на лоцманов некоторых дополнительных обязанностей, которые не могут вытекать из договорных отношений и носят публично-правовой характер. Согласно ст. 92 КТМ во время лоцманской проводки судна лоцман обязан немедленно сообщать капитану морского порта о любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности мореплавания; любых происшествиях с судном, лоцманскую проводку которого он осуществляет, и с другими судами в обслуживаемом им районе; невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения моря нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором.

Возложение на морских лоцманов указанных публично-правовых обязанностей, которые должны выполняться ими в ходе осуществления лоцманской проводки судов, не должно порождать сомнений относительно гражданско-правовой природы отношений, складывающихся между судовладельцем (в лице капитана судна) и лоцманской организацией по поводу лоцманской проводки судна. Дело в том, что публично-правовые обязанности лоцмана устанавливаются не перед его контрагентом по договору об оказании лоцманских услуг, а перед морской администрацией порта, являющейся адресатом информации, которую должен передать морской лоцман, касающейся обстоятельств, связанных с безопасностью плавания судов и угрозой загрязнения окружающей среды.

В главе VI КТМ о морских лоцманах отсутствуют какие-либо специальные требования, предъявляемые к другой стороне договора об оказании лоцманских услуг - к судовладельцу. Как известно, в качестве судовладельца в КТМ понимается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на законном основании (ст. 8 КТМ). Представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, признается капитан судна, который

действует в этом качестве в силу своего служебного положения. На капитана судна возлагается также управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, а также находящимся на нем людям и грузу (ст. 61, 71 КТМ).

Таким образом, сторонами по договору об оказании лоцманских услуг выступают судовладелец в лице своего представителя - капитана судна (заказчик услуг) и лоцманская организация (исполнитель услуг).

3. Порядок заключения и форма договора

Отсутствие в КТМ каких-либо правил, регулирующих порядок заключения договора об оказании лоцманских услуг, свидетельствует о необходимости руководствоваться общими положениями о заключении гражданско-правовых договоров. Прежде всего это правила, содержащиеся в ст. 432 ГК, о том, что договор считается заключенным, если между сторонами в требуемой в подлежащих случаях форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора, и о том, что договор заключается посредством направления оферты (предложения заключить договор) одной из сторон и ее акцепта (принятия предложения) другой стороной.

Для определения формы договора необходимо обратиться к п. 1 ст. 161 ГК, согласно которому сделки юридических лиц между собой и с гражданами должны заключаться в простой письменной форме, за исключением сделок, требующих нотариального удостоверения, а также сделок, которые в соответствии с п. 2 ст. 159 ГК могут быть заключены в устной форме, поскольку исполняются при самом их совершении. Договор в письменной форме может быть заключен не только путем составления одного документа, подписанного сторонами, но и путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору (п. 2 ст. 434 ГК).

По мнению Г.Г. Иванова, договор об оказании лоцманских услуг "является консенсуальным, т.е. для его совершения достаточно достижения соглашения сторон... При необязательной лоцманской проводке офертой является направление заявки капитаном или агентом в адрес соответствующей лоцманской организации, а акцептом - получение подтверждения о принятии заявки к исполнению. Иначе решается вопрос при обязательной лоцманской проводке. Согласно ст. 421 ГК законом может быть предусмотрена обязанность заключить договор и без согласия сторон. Обязательное оказание услуг по лоцманской проводке в определенном районе является исключением из принципа свободы договора" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 174.

Приведенная точка зрения является верной для тех случаев, когда капитан судна (агент судовладельца) действительно направляет свою заявку на лоцманскую проводку именно лоцманской организации, а последняя подтверждает принятие на себя соответствующих обязанностей. Однако, как показывает анализ дел, рассматриваемых арбитражными судами, на практике зачастую складываются ситуации, не укладывающиеся в предложенные рамки.

Например, письменная заявка на лоцманскую проводку нередко направляется капитаном судна в морскую администрацию порта (капитану морского порта) независимо от того, имеется в ее составе государственная лоцманская служба или нет, и, следовательно, независимо от того, может или нет администрация оказывать лоцманские услуги. В подобной ситуации возникает вопрос о том, как следует рассматривать такую заявку и кем она может или должна быть акцептована.

Очевидно, что в отношении лоцманской организации такая заявка не может быть признана офертой, поскольку ей она не адресовалась (ст. 435 ГК), если только не считать такой порядок направления заявки (через морскую администрацию порта) технической подробностью своеобразного механизма доведения заявки (оферты) до лоцманской организации.

По некоторым делам арбитражные суды оценивали такую заявку, направленную капитаном судна морской администрации порта, как оферту, адресованную непосредственно морской администрации порта, которая, не имея права оказывать лоцманские услуги, вправе на основании ст. 313 ГК возложить исполнение обязанности по оказанию этих услуг на третье лицо - лоцманскую организацию, имеющую необходимую лицензию. В этом случае договор на оказание лоцманских услуг следовало бы считать заключенным между морской администрацией порта, хотя бы и не имеющей права эти услуги оказывать, и судовладельцем.

Встречались случаи, когда подобная заявка капитана судна, направленная морской администрации порта, не имеющей в своем составе лоцманской службы, рассматривалась в качестве публичной оферты, адресованной неопределенному кругу лиц (лоцманских организаций) и направляемой в морскую администрацию порта (капитану порта) как в орган, посредством которого (принимая во внимание сам характер услуг, место, где услуги должны быть предоставлены, необходимость оперативного предоставления этих услуг, имеющиеся в распоряжении капитана судна технические возможности) только и может быть эта оферта "публично" доведена до сведения лоцманских организаций, имеющих право оказать эти услуги. Соответственно акцептовать такую публичную оферту может любая из лоцманских организаций. В этом случае договор на оказание лоцманских услуг следовало считать заключенным между соответствующей лоцманской организацией и судовладельцем.

Акцепт оферты (согласие заключить договор на оказание лоцманских услуг) далеко не всегда оформляется отдельным письменным документом. По получении заявки лоцман в должное время может быть направлен непосредственно на судно. По-видимому, в подобной ситуации мы имеем дело с совершением лицом, получившим оферту, в срок, установленный для ее акцепта, действий по выполнению указанных в ней условий договора (предоставление услуг), что в соответствии с п. 3 ст. 434 ГК считается акцептом, поскольку письменная форма договора предполагается соблюденной, если письменное предложение заключить договор принято в порядке, предусмотренном п. 3 ст. 438 ГК.

И, наконец, договор об оказании лоцманских услуг может вообще оказаться не облеченным в письменную форму. Данные обстоятельства могут иметь место, например, в ситуации, когда лоцман вызывается на судно не путем направления письменной заявки или передачи ее по радио, телефону или радиотелефону, а поднятием лоцманского флага (днем) или сжиганием голубого фальфейера (ночью). Время, место и порядок вызова лоцмана устанавливаются обязательными постановлениями по морским торговым и рыбным делам <*>. Подобные способы вызова лоцмана на судно не могут рассматриваться в качестве оферты, поскольку таковой признается адресованное одному или нескольким конкретным лицам предложение, которое достаточно определенно выражает намерение лица, сделавшего предложение, считать себя заключившим договор с адресатом, которым будет

принято предложение. Кроме того, оферта должна содержать существенные условия договора (п. 1 ст. 435 ГК).

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Под ред. А.Л. Маковского. М., 1973. С. 94.

Видимо, в подобных случаях, когда капитан судна направляет заявку на лоцманские услуги не лоцманской организации, а в адрес морской администрации порта или вместо заявки для вызова лоцмана на судно используются условные сигналы, действия капитана судна следует рассматривать в качестве приглашения сделать оферту (п. 1 ст. 437 ГК). При таких условиях явка лоцмана на борт судна и предъявление им лоцманской квитанции означает одновременно и заключение договора (в устной форме) об оказании лоцманских услуг, и действия по его исполнению. Предлагаемая квалификация соответствующих правоотношений вполне допустима, поскольку она согласуется с п. 2 ст. 159 ГК, согласно которому если иное не установлено соглашением сторон, могут совершаться устно все сделки, исполняемые при самом их совершении, за исключением сделок, для которых установлена нотариальная форма, и сделок, несоблюдение простой письменной формы которых влечет их недействительность.

Именно такой подход к квалификации правоотношений, связанных с заключением договора об оказании лоцманских услуг, был использован Президиумом Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации при рассмотрении одного из надзорных дел.

Автономная некоммерческая организация "Морские лоцманы Находки" (далее - лоцманская организация) обратилась в арбитражный суд с иском к обществу с ограниченной ответственностью "Судоходная компания "Дальэко-Плюс" (далее - судовладелец) о взыскании суммы задолженности по оплате лоцманских услуг за определенный период.

К участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований на предмет спора, на стороне ответчика была привлечена морская администрация порта Находка (далее - администрация).

Решением арбитражного суда иск удовлетворен частично, со ссылкой на неправильное определение истцом количества операций, выполненных им при оказании лоцманских услуг.

Постановлением апелляционной инстанции решение отменено, в иске отказано, поскольку оплату за оказанные услуги истец вправе требовать от администрации порта, которая является заказчиком этих услуг.

Федеральный арбитражный суд округа своим постановлением указанные судебные акты отменил в связи с неправильным применением норм материального и процессуального права, дело передал на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

При новом рассмотрении дела решением арбитражного суда в иске было отказано. Суд указал на то, что истец не обладает правом взимать лоцманский сбор, это право предоставлено администрации порта. Обязательственные отношения, связанные с оказанием лоцманских услуг, возникли у ответчика не с истцом, а с администрацией. Федеральный арбитражный суд округа своим постановлением решение оставил без изменения.

При рассмотрении дела в порядке надзора Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской

Федерации установил следующее.

Как следовало из материалов дела, лоцманская организация была учреждена решением Совета межрегионального общественного объединения "Ассоциация морских лоцманов России". Согласно уставу истца организация создана для обеспечения безопасного, своевременного и квалифицированного лоцманского обслуживания морских судов. Деятельность организации находится под специальным государственным контролем (со стороны капитана порта). Организация осуществляет предпринимательскую деятельность в соответствии с законодательством России только для тех целей и только в том объеме, для которых она создана. Прибыль, полученная организацией в результате осуществления предпринимательской деятельности, не распределяется между ее учредителями, а направляется на цели, ради которых создана организация. Истцом была получена лицензия на осуществление лоцманской проводки.

В соответствии с обязательными постановлениями по Находкинскому морскому торговому порту лоцманское обеспечение в порту, в том числе при перестановке и перешвартовке судов, является обязательным для всех судов, кроме судов, капитаны которых имеют разрешение капитана порта на право плавания без лоцмана.

Во исполнение обязательных постановлений между лоцманской организацией и администрацией заключен договор, в соответствии с которым истец на основании поданных заявок осуществляет лоцманские услуги судам в районе лоцманской проводки от приемного буя N 1 залива Находка до причалов порта Находка.

Согласно договору при взимании лоцманских сборов истец обязан соблюдать ставки, установленные Минэкономки России, и использовать эти сборы на развитие и обеспечение своей деятельности. Договор не предусматривает права администрации на получение лоцманского сбора или какой-либо его части.

Соглашения о порядке оплаты портовых сборов, заключенные между администрацией и судовладельцем, не содержат обязательств администрации по лоцманской проводке судов. Фактически администрация после получения заявки судовладельца только передавала ее лоцманской организации.

Необоснованной была признана ссылка суда кассационной инстанции на ст. 313 ГК. Суд оценил договор, заключенный между администрацией и лоцманской организацией, как договор, в рамках которого лоцманская организация приняла на себя обязательство оказывать лоцманские услуги судовладельцам вместо администрации, а поэтому не вправе требовать от судовладельцев уплаты лоцманского сбора.

Между тем указанный договор определяет порядок оказания лоцманских услуг и не содержит сведений о предоставлении этих услуг за администрацию. Содержание договора позволяет сделать вывод о том, что администрация не оспаривала право истца получать лоцманский сбор непосредственно от судовладельцев.

Более того, администрация обязалась по представлению лоцманского командира применять санкции, предусмотренные КТМ, к судам, нарушившим Обязательные постановления либо не оплатившим лоцманские услуги.

Президиум не согласился также с доводом суда о том, что право взимания лоцманского сбора принадлежит исключительно администрации. Лоцманская служба утратила свою государственную принадлежность, поскольку право на оказание услуг по лоцманской проводке судов получили любые

организации, имевшие соответствующую лицензию на лоцманскую деятельность. Статья 87 КТМ предусматривает наряду с государственной существование и негосударственной лоцманской службы. Организации негосударственной лоцманской службы строят свою деятельность на основе полной финансово-экономической самостоятельности и несут самостоятельную ответственность за результаты хозяйствования.

Таким образом, судебные акты по настоящему делу приняты судом без учета фактически сложившихся взаимоотношений сторон. Суд также неправильно применил нормы материального права. Поэтому оспариваемые судебные акты были отменены, дело направлено в суд первой инстанции для рассмотрения по существу заявленных требований <*>.

<*> Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2002. N 6. С. 34 - 37.

Таким образом, мы можем констатировать возможность использования двух различных вариантов заключения договора об оказании лоцманских услуг.

Во-первых, в случае направления капитаном судна или агентом судовладельца заявки на лоцманские услуги непосредственно лоцманской организации договор заключается путем акцепта оферты, которым могут служить как подтверждение лоцманской организацией своего согласия на оказание соответствующих услуг, так и конклюдентные действия лоцмана по прибытии на борт судна.

Во-вторых, если капитаном судна заявка направлена в адрес морской администрации порта либо осуществлен вызов лоцмана на борт судна с помощью условного сигнала, договор об оказании лоцманских услуг заключается в устной форме при явке лоцмана на борт судна, ибо совершение этой сделки совпадает с ее исполнением (ст. 159 ГК).

Отнесение района плавания судна к числу районов обязательной лоцманской проводки не изменяет порядок заключения договора об оказании лоцманских услуг, а лишь делает его обязательным для судовладельца и соответственно для капитана судна.

4. Содержание и исполнение договора

Договор об оказании лоцманских услуг порождает взаимное двустороннее обязательство. Стороной, оказывающей услуги (исполнителем), является лоцманская организация. Обязанности лоцмана по лоцманской проводке судна предусмотрены КТМ и Положением о государственных морских лоцманах.

Лоцман во исполнение договора об оказании лоцманских услуг должен обеспечить безаварийную проводку судна, а также постановку судна на якорь или бочку и съемку с них, швартовку судна и отшвартовку, перестановку судна в порту. Лоцманская проводка судна должна осуществляться в любое время суток, если по условиям портовых или местных правил не установлено иное ограниченное время либо по стихийным условиям не обеспечивается безопасная проводка судна (спад воды, туман, неблагоприятные ледовые условия и т.п.).

Конкретные обязанности лоцмана состоят в следующем. Лоцман должен прибыть на судно ко

времени, указанному в заявке капитана судна, при условии, что такая заявка подана в порядке и сроки, предусмотренные обязательными постановлениями по порту, лоцьями или местными правилами. Прибывший на судно лоцман обязан предъявить лоцманское удостоверение и вручить капитану лоцманскую квитанцию. Капитан судна должен заполнить лоцманскую квитанцию, удостоверив все внесенные в нее сведения своей подписью. Заполненная и подписанная лоцманская квитанция во всех случаях может служить доказательством, удостоверяющим факт заключения договора об оказании лоцманских услуг. При необходимости капитан судна дополнительно может указать в лоцманской квитанции свои замечания относительно обстоятельств, касающихся проводки судна лоцманом.

Лоцман не вправе без согласия капитана оставить судно, прежде чем оно будет в безопасном месте поставлено на якорь, ошвартовано, выведено в море или пока прибывший лоцман не будет сменен другим лоцманом. Штатное место оставления судна лоцманом в море может быть изменено по условиям погоды или другим причинам, о чем капитан своевременно должен быть поставлен в известность.

Капитан судна не вправе брать на судно в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманского удостоверения (п. 2 ст. 93 КТМ). Данное правило объясняется тем, что лоцманская проводка судна должна осуществляться лицом, обладающим необходимой квалификацией и допущенным в установленном порядке к лоцманской проводке судов именно в данном регионе.

Капитан судна обязан обеспечить безопасную посадку и безопасную высадку лоцмана, а также безвозмездно предоставлять ему в период лоцманской проводки судна отдельное помещение и питание (ст. 94 КТМ).

Капитан судна должен объявить лоцману точные данные об осадке, длине, ширине и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, подписываемую капитаном судна. Лоцману предоставлено право потребовать от капитана судна сообщения иных дополнительных данных о судне (маневренных характеристиках и т.п.), которые необходимы лоцману для осуществления лоцманской проводки судна (ст. 95 КТМ). Как уже отмечалось, лоцман, прибывший на борт судна, одновременно со своим лоцманским удостоверением предъявляет капитану судна и лоцманскую квитанцию, в которую последний должен внести сведения о судне, необходимые лоцману для получения правильного представления о судне в целях выработки адекватных советов и рекомендаций, которые лоцман будет давать капитану судна в ходе лоцманской проводки.

При возникновении обстоятельств, отражающихся на безопасности лоцманской проводки (ухудшение видимости, туман, уменьшение глубин на фарватере и т.п.), капитан судна обязан по требованию лоцмана использовать в мере, указанной лоцманом, средства судового электронavigационного оборудования (эхолот, радиолокатор, радиопеленгатор и др.). Лоцман должен в подобных случаях пользоваться услугами оператора береговой СУДС (системы управления движения судов). Капитан судна обязан по требованию лоцмана предоставлять ему бесплатное пользование судовой радиостанцией для связи по вопросам его служебной деятельности (п. 37, 38 Положения о государственных морских лоцманах).

Исполнение обязательств по договору об оказании лоцманских услуг со стороны лоцмана состоит в предоставлении капитану судна необходимых рекомендаций и советов относительно плавания судна в районе лоцманской проводки. Данное обстоятельство предусматривается в п. 1 ст. 102 КТМ, согласно которому присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за управление судном. Еще более определенно выражено данное правило в Положении о

государственных морских лоцманах. В соответствии с п. 39 Положения присутствие лоцмана на судне не снимает с капитана ответственность за управление судном. Лоцман является только советчиком капитана. Последний использует практические знания лоцмана и его опыт плавания в данном районе. Все приказания рулевому и в машинное отделение капитан отдает лично.

Даже в тех случаях, когда в целях ускорения маневра судна капитан поручает лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, данное обстоятельство не освобождает капитана судна от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате таких распоряжений (ст. 97 КТМ). Как отмечает Г.Г. Иванов, решение капитана поручить лоцману отдавать распоряжения непосредственно рулевому, который обязан их выполнять, "должно быть четко согласовано до начала лоцманской проводки и доведено до сведения рулевого. Принимая такое решение, капитан как бы заранее соглашается с рекомендациями лоцмана относительно плавания и маневрирования судна и принимает на себя ответственность за последствия, которые могут наступить в результате рекомендаций лоцмана, трансформированных на основании решения капитана в непосредственные распоряжения рулевому" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 169 - 170.

Как уже отмечалось, советы, которые лоцман дает капитану в ходе лоцманской проводки судна, носят для последнего рекомендательный характер. Согласно ст. 96 КТМ в целях безопасности плавания судна капитан судна следует разумным рекомендациям лоцмана и не вмешивается в его работу без достаточных на то оснований. В обязанности лоцмана входит предупреждение капитана судна перед началом лоцманской проводки об особенностях плавания в соответствующем районе, а также об имеющихся в данном районе опасностях (метеорологических, навигационных, гидрографических и т.п.) для плавания судна. Лоцманом совместно с капитаном судна обсуждается план проводки судна и вырабатывается наиболее безопасный способ ее осуществления. В дальнейшем в ходе лоцманской проводки судна капитан следует рекомендациям лоцмана и его советам.

При наличии же достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна (с которого не снимается ответственность за управление судном) вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана. В случае, если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан судна должен потребовать заменить лоцмана (п. 1 ст. 102 КТМ). Данное правило лишней раз подтверждает, что положение лоцмана при осуществлении лоцманской проводки судна ограничивается ролью советчика капитана судна.

Отказ капитана от услуг лоцмана влечет серьезное последствие в том случае, когда лоцманская проводка является обязательной, поскольку плавание судна в соответствующем районе без лоцмана не допускается. Поэтому вероятным последствием отказа от услуг лоцмана (при отсутствии замены) должна являться остановка судна. Соответствующее правило на этот счет предусмотрено в Положении о государственных морских лоцманах (п. 41), где говорится о том, что если отказ капитана от услуг лоцмана последовал в районе обязательной лоцманской проводки, капитан судна обязан вызвать другого лоцмана. В последнем случае, по возможности, капитан должен остановить движение своего судна.

Лоцману предоставлено право приостановить лоцманскую проводку судна, если это необходимо

в целях безопасности плавания судна, вплоть до наступления обстоятельств, позволяющих осуществить его безопасное плавание (ст. 99 КТМ). Реализация этого права лоцманом при осуществлении обязательной лоцманской проводки влечет за собой безусловную остановку судна, поскольку оно не может продолжать плавание без лоцмана. При необязательной лоцманской проводке выбор решения: прекратить движение судна или продолжить плавание - остается за капитаном судна.

Ранее в КТМ 1968 г. имелось положение о праве лоцмана в присутствии третьего лица отказаться от проводки судна, если капитан судна действует вопреки рекомендациям лоцмана. Указанное правило детализировано в Положении о государственных морских лоцманах (п. 40), согласно которому, если капитан, приняв на судно лоцмана, не будет следовать его рекомендациям, последний имеет право в присутствии третьего лица отказаться от продолжения проводки судна. Лоцман обязан потребовать, чтобы это было записано в судовом журнале и в лоцманской квитанции. Кроме того, лоцман должен, по возможности немедленно, сообщить о происшедшем в портнадзор (на гидробазу). Однако и после отказа от проводки лоцман обязан оставаться на мостике и, если капитану потребуются сведения, необходимые для безопасного плавания, - сообщить их. Если же капитан потребует, чтобы лоцман возобновил проводку судна, то последний не вправе отказаться и обязан продолжить лоцманскую проводку.

Отсутствие в действующем КТМ аналогичных положений о праве лоцмана отказаться от продолжения лоцманской проводки Г.Г. Иванов объясняет тем, что соответствующее правило "было не совсем корректным, поскольку следовать рекомендациям лоцмана, вносить в них свои коррективы или отвергать полностью - это право капитана" <*>. Вместе с тем указанным автором не отвергается возможность применения соответствующего правила и в условиях действия нового КТМ. По этому поводу Г.Г. Иванов пишет: "Однако в том случае, если, по мнению лоцмана, действия капитана вопреки его рекомендациям ведут к угрозе жизни людей, судну, ущербу окружающей среде, лоцман может отказаться от дальнейшей проводки, информировав об этом капитана порта. Хотя такой случай прямо не упомянут в данной статье, приостановление проводки при указанных обстоятельствах может основываться на ее смысле" <***>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 171.

<***> Там же.

Обязательство судовладельца включает в себя обязанности капитана судна по "возвращению лоцмана", которые нашли отражение в ст. 101 КТМ. Согласно данной статье капитан судна не вправе увозить лоцмана за пределы обслуживаемого им района. В том случае, если лоцман все же увезен судном, лоцманскую проводку которого он осуществлял, за пределы обслуживаемого им района, капитан судна обязан обеспечить за счет судна возвращение лоцмана к месту его постоянного нахождения. Кроме того, лоцманская организация, работником которой является лоцман, имеет право на возмещение убытков, причиненных ей задержкой лоцмана, если только она не была вызвана действием непреодолимой силы.

Но все же основная обязанность судовладельца, вытекающая из договора об оказании лоцманских услуг, состоит в оплате услуг по лоцманской проводке судна, оказанных ему лоцманом, соответствующей лоцманской организации. Оплата указанных услуг производится в форме взимания

лоцманского сбора. Как предусмотрено ст. 106 КТМ, с судов, пользующихся услугами лоцманов, взимается лоцманский сбор, размер которого, порядок взимания, а также категории освобождаемых от уплаты лоцманского сбора судов определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В настоящее время взимание лоцманского сбора в морских торговых портах производится в соответствии со ставками сборов с судов в морских торговых портах, утвержденными Минтрансом РФ и Минэкономки РФ 21 июля, 4 августа 1995 г. Лоцманский сбор начисляется из расчета на каждый 1 куб. м условного объема судна. При внутривортовой проводке лоцманский сбор взимается за операцию, при внепортовой проводке - за каждую милю лоцманской проводки по фарватеру или каналу. Неполная миля проводки считается за полную. Судно с условным объемом менее 5000 куб. м считается равным 5000 куб. м. Лоцманский сбор включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна. Грузовым судам, работающим на линиях заграничного плавания, открытых в установленном порядке, и пассажирским судам в каботажном плавании предоставляется скидка в размере 20%. Напротив, лоцманская проводка при вводе или выводе судна в док или из дока, судов с неработающим главным двигателем, неисправным винто-рулевым комплексом, а также специальных плавучих объектов (буровых установок, модулей, доков, гостиниц и т.п.) оплачивается по установленным ставкам, увеличенным на 50%. При одновременной проводке нескольких судов лоцманский сбор взимается с каждого из них по полной ставке. Основанием для взимания лоцманского сбора является лоцманская квитанция, выписанная лоцманом и заверенная капитаном судна, или радиотелеграфное подтверждение судна об оказанных ему лоцманских услугах.

Как уже отмечалось, определение ставок лоцманского сбора, как и других портовых сборов, в централизованном порядке и особенности порядка его уплаты породили представление о лоцманском сборе как об обязательном платеже, взимаемом в пользу морской администрации порта, которая из этих средств финансирует деятельность собственной лоцманской службы и оплачивает услуги негосударственной лоцманской организации.

Однако в отличие от некоторых иных портовых сборов, которые подлежат уплате судовладельцами за сам факт захода судна в соответствующий порт, лоцманский сбор взимается за фактически оказанные услуги по лоцманской проводке судна и представляет собой плату за указанные услуги, которая, естественно, причитается тому лицу, которое эти услуги оказывало, - в нашем случае это лоцманская организация, выступающая в роли исполнителя по договору о возмездном оказании лоцманских услуг, заключенному с судовладельцем в лице его агента или капитана судна.

5. Ответственность за нарушение договора

Лоцманская организация и судовладелец, являющиеся сторонами договора об оказании лоцманских услуг, как и иные субъекты гражданско-правовых обязательств, несут ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств, вытекающих из договора (ст. 393 ГК). В КТМ содержится несколько специальных правил, регулирующих такую ответственность. В частности, в соответствии со ст. 103 КТМ организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, несет ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна по вине лоцмана.

Данная норма представляет собой детализацию (применительно к договору об оказании

лоцманских услуг) содержащихся в ГК общих положений об ответственности должника за своих работников. Согласно ст. 402 ГК действия работников должника по исполнению его обязательства считаются действиями должника; должник отвечает за эти действия, если они повлекли неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства.

Устанавливая правило об ответственности лоцманской организации за убытки, причиненные по вине лоцмана, ст. 103 КТМ корреспондирует другому общему положению об ответственности за нарушение гражданско-правовых обязательств, а именно п. 1 ст. 401 ГК, согласно которому лицо, не исполнившее обязательство либо исполнившее его ненадлежащим образом, несет ответственность при наличии вины (умысла или неосторожности), кроме случаев, когда законом или договором предусмотрены иные основания ответственности. Возможность ответственности без вины (п. 3 ст. 401 ГК) в данном случае исключается, поскольку обязательство лоцманской организации по лоцманской проводке судна, вытекающее из договора об оказании лоцманских услуг, не связано с осуществлением предпринимательской деятельности.

Гораздо менее удачным представляется аналогичное положение об ответственности лоцманской организации, содержащееся в КВВТ. В соответствии с п. 6 ст. 41 КВВТ за вред, причиненный судовладельцу по вине лоцмана, несет ответственность государственная лоцманская служба или негосударственная организация по лоцманской проводке судов, с которыми лоцман находится в трудовых отношениях в момент причинения вреда судовладельцу. Как известно, формулировка "причинение вреда" служит в гражданском законодательстве для обозначения деликтных (внедоговорных) обязательств, основанием возникновения которых служит не заключение договора, а сам факт причинения вреда. Хотя очевидно, что и в этом случае законодатель имел в виду ответственность лоцманской организации в форме возмещения убытков, причиненных ненадлежащим исполнением обязательств по лоцманской проводке судна.

Суть другого специального правила об ответственности за ненадлежащее исполнение обязательства по лоцманской проводке судна состоит в ограничении размера ответственности лоцманской организации. Согласно ст. 104 (п. 1) КТМ организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, может ограничить свою ответственность суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна. Правда, соответствующая лоцманская организация утрачивает право на ограничение своей ответственности, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате его ненадлежащей лоцманской проводки, явились результатом его собственного действия или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности (п. 2 ст. 104 КТМ). Это специальное правило основано на одном из общих положений о гражданско-правовой ответственности: в соответствии с п. 1 ст. 400 ГК по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность).

Несколько непонятна оценка нормы, содержащейся в п. 2 ст. 104 КТМ, данная Г.Г. Ивановым. По его мнению, "лоцманская организация утрачивает право на ограничение ответственности, если ущерб причинен в результате действия или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности не самого лоцмана, а работника организации, занимающего достаточно высокое положение в ее руководстве и наделенного правом давать указания" <*>. Представляется, что редакция указанной нормы не дает оснований для суждений о действиях некоего работника лоцманской организации, "занимающего достаточно высокое положение в ее руководстве". Речь идет о виновных действиях самого лоцмана (в форме умысла или грубой неосторожности), послуживших

причиной ненадлежащего исполнения обязательств по лоцманской проводке судна. Впрочем, учитывая, что стороной договора об оказании лоцманских услуг является лоцманская организация как таковая, нельзя исключать ситуации, когда одной из причин нарушения обязательства по лоцманской проводке служат незаконные действия (бездействие) руководящих работников лоцманской организации (например, незаконный отзыв лоцмана с борта судна).

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 175.

Еще одно специальное правило, касающееся вопросов ответственности по договору об оказании лоцманских услуг, состоит в том, что организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, не несет ответственность перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна (ст. 105 КТМ).

Данное правило является развитием положения, содержащегося в п. 1 ст. 102 КТМ, о том, что присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за управление судном. В связи с этим даже в том случае, когда непосредственной причиной нанесения ущерба третьим лицам (столкновение судов, повреждение перевозимого груза и т.п.) явилось выполнение капитаном судна ошибочных рекомендаций лоцмана или следование советам последнего, лицом, ответственным перед третьими лицами за причиненные убытки, остается судовладелец (перевозчик).

Что же касается лоцманской организации, то она, как сторона по договору об оказании лоцманских услуг, несет ответственность за ненадлежащее исполнение обязательств перед своим контрагентом (судовладельцем).

Помимо названных специальных правил об ответственности по договору оказания лоцманских услуг, в КТМ предусмотрены некоторые меры ответственности за нарушение отдельных условий этого договора. Так, в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения капитаном судна обязанности по возвращению лоцмана лоцманская организация имеет право требовать возмещения убытков, причиненных задержкой лоцмана (п. 2 ст. 101 КТМ).

Кроме того, КТМ предусмотрены и некоторые меры административной ответственности, которые могут быть применены к капитану судна и лоцману как к физическим лицам. В соответствии с п. 2 ст. 95 КТМ за необъявление или неправильное объявление лоцману данных о судне, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, капитан судна несет административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть лишен лоцманского удостоверения (п. 2 ст. 102 КТМ).

Глава XV. ДОГОВОР МОРСКОГО АГЕНТИРОВАНИЯ

1. Договор морского агентирования и агентский договор

По договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории (ст. 232 КТМ). В КТМ указанному договору посвящена отдельная глава (глава XIII "Договор морского агентирования"),

включающая в себя восемь статей (ст. 232 - 239), содержащих целый свод правил о договоре морского агентирования.

Как известно, в ГК (глава 52) среди самостоятельных гражданско-правовых договоров выделен агентский договор, по которому одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала. При этом по сделке, совершенной агентом с третьим лицом от своего имени и за счет принципала, приобретает права и становится обязанным агент, хотя бы принципал и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственные отношения по исполнению сделки; по сделке, совершенной агентом с третьим лицом от имени и за счет принципала, права и обязанности возникают непосредственно у принципала (п. 1 ст. 1005 ГК).

Несомненное сходство указанных договорных правоотношений ставит на первое место проблему определения соотношения этих договоров: договора морского агентирования и агентского договора. От правильного решения этого вопроса зависит и порядок правового регулирования правоотношений, вытекающих из договора морского агентирования.

Сопоставление договоров агентского и морского агентирования по их субъектному составу безусловно свидетельствует о том, что роль принципала в последнем выполняет судовладелец, а агента - морской агент. Идентичны и предметы указанных договоров: агент (морской агент) обязуется совершать юридические и иные (фактические) действия за счет принципала (судовладельца) как от своего имени, так и от имени принципала (судовладельца). Сравнительный анализ норм, регулирующих агентский договор (глава 52 ГК) и договор морского агентирования (глава XIII КТМ) о правах и обязанностях сторон по соответствующим договорам, порядке исполнения вытекающих из них обязательств, основаниях прекращения договоров, показывает, что нормы, помещенные в главу XIII КТМ, представляют собой специальные правила по отношению к общим положениям об агентском договоре (глава 52 ГК), предусматривающие особенности договора морского агентирования. Такая схема правового регулирования была предпринята включением в п. 4 ст. 1005 ГК нормы о том, что законом могут быть предусмотрены особенности отдельных видов агентского договора.

Таким образом, договор морского агентирования относится к агентскому договору как вид к роду, являясь отдельным видом агентского договора. Поэтому, несмотря на отсутствие в главе XIII КТМ каких-либо правил, определяющих применение к правоотношениям, вытекающим из договора морского агентирования, норм об агентском договоре, содержащихся в главе 52 ГК, мы можем сделать вывод, что за пределами специальных правил о договоре морского агентирования в субсидиарном порядке к указанному договору подлежат применению общие положения об агентском договоре (ст. 1005 - 1011 ГК).

Необходимо отметить, что ранее в юридической литературе уже высказывалась точка зрения, согласно которой договор морского агентирования признается отдельным видом агентского договора. Например, С.П. Кондрашин указывает: "Договор морского агентирования является разновидностью агентского договора. Особенности договора морского агентирования определяются тем, что он используется при предоставлении как услуг по совершению сделок, так и иных услуг в сфере предпринимательской и иной деятельности в области торгового мореплавания в порту или на определенной территории. Правила комментируемой статьи (ст. 232 КТМ. - В.В.) соответствуют положениям ч. 1 п. 1 ст. 1005 ГК. Они вместе с положениями других статей главы XIII КТМ предусматривают особенности договора морского агентирования как отдельного вида агентского договора согласно п. 4 ст. 1005 ГК" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 393 - 394 (автор соответствующего Комментария - С.П. Кондрашин).

Договору морского агентирования как отдельному виду агентского договора присущи все характерные "родовые" черты этого договора. В частности, договор морского агентирования, так же как и агентский договор, относится к категории договоров об оказании услуг и носит консенсуальный характер (возникает с момента достижения сторонами соответствующего соглашения).

Договор морского агентирования относится к числу возмездных договоров. Так же как в случае с агентским договором, применительно к которому "возмездность является конституирующим признаком как включенная в императивной форме в легальное его определение" <*>, определение договора морского агентирования (ст. 232 КТМ) включает в себя указание на то, что агент обязуется совершать соответствующие действия за вознаграждение судовладельца, а в дополнение к этому в перечне обязанностей судовладельца (ст. 238 КТМ) мы находим соответствующую обязанность уплачивать морскому агенту вознаграждение в размере и в порядке, которые установлены договором морского агентирования, выраженную в императивной форме.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М., 2002. С. 469.

Консенсуальность и возмездность договора морского агентирования определяют двусторонний характер обязательства, вытекающего из этого договора: и морской агент, и судовладелец наделяются как правами, так и обязанностями.

Договор морского агентирования (как и агентский договор) относится к числу представительских договоров, поскольку морской агент действует по поручению и за счет судовладельца, и сочетает в себе элементы как прямого (действия от имени судовладельца), так и косвенного (от своего имени) представительства.

Как представительский договор, допускающий действия морского агента по поручению судовладельца, в том числе от имени последнего, договор морского агентирования следует отнести также к фидуциарным сделкам. Данное обстоятельство имеет то значение, что, как указывает М.И. Брагинский применительно к агентскому договору, "выражающееся в фидуциарности особое доверие в данной ситуации принципала к агенту определяет решение ряда вопросов, в частности, связанных с установлением оснований прекращения договоров. Определенное влияние фидуциарность оказывает и на позицию суда при оценке поведения агента, необходимой для применения отдельных норм ГК" <*>.

<*> Там же. С. 470.

Определение договора морского агентирования (ст. 232 КТМ) свидетельствует о том, что указанный договор (как и агентский договор) сочетает в себе элементы договоров поручения и

комиссии, однако такое сочетание указанных видов обязательств не создает конструкцию смешанного договора как в силу формально-юридических причин (агентский договор - самостоятельный гражданско-правовой договор), так и существа обязательства, вытекающего из этого договора. Как правильно отмечает Г.Е. Авилов, "смысл агентского договора состоит именно в том, что деятельность осуществляемая агентом по поручению и в интересах принципала, порождает для принципала имущественные последствия. Что же касается характера взаимоотношений агента с третьими лицами, то стороны вправе использовать любую модель - и поручения, и комиссии, и их сочетания" <*>.

<*> Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Тексты, комментарии, алфавитно-предметный указатель. М., 1996. С. 526 (автор главы 52 - Г.Е. Авилов).

Договор морского агентирования (как и агентский договор) отличается от иных представительских договоров (поручение и комиссия) более широким предметом договора. "Если в договоре поручения, - пишет М.И. Брагинский, - это юридические действия, в договоре комиссии - из их числа только сделки, то в договоре агентском - это действия в равной мере и юридические, и фактические" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 471.

Наряду с общими с агентским договором "родовыми чертами" договору морского агентирования присущи определенные квалифицирующие признаки, позволяющие выделять этот договор в отдельный вид агентского договора. В связи с этим можно отметить некоторые специфические черты договора морского агентирования, проявляющиеся в особенностях его субъектного состава, предмета и правового регулирования.

Как уже отмечалось, в качестве принципала по договору морского агентирования может выступать исключительно судовладелец, т.е. лицо, эксплуатирующее судно от своего имени независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании (ст. 8 КТМ). Данное обстоятельство предопределяет и сферу предпринимательской деятельности морского агента, и направленность его услуг (представительство интересов судовладельца в отношениях с третьими лицами и обслуживание принадлежащих ему судов).

Конституирующим признаком договора морского агентирования, относящимся к его предмету, является ограничение сферы деятельности морского агента границами определенного порта или определенной территории (ст. 232 КТМ). Как отмечает С.П. Кондрашин, договор морского агентирования "должен предусматривать территориальную сферу его действия. Морской агент действует либо в определенном порту (или нескольких определенных портах), либо во всех портах, находящихся на определенной территории, непосредственно или через субагентов" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 394.

Необходимо отметить также существенную особенность в правовом регулировании договора морского агентирования. Согласно ст. 233 КТМ правила о договоре морского агентирования, установленные главой XIII КТМ, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Значение данной нормы объясняется в литературе тем, что они позволяют сторонам отказываться от применения норм о договоре морского агентирования и регулировать свои отношения иным образом. В частности, по мнению С.П. Кондрашина, ст. 233 КТМ дает "возможность российским морским агентам и их принципалам использовать международные формы агентского договора. В морской практике, прежде всего в линейном (регулярном) судоходстве, широко распространено применение стандартных форм агентского договора. Крупные линейные судоходные компании имеют собственные формы, разработанные ими в соответствии с их потребностями организации агентского обслуживания и с характером эксплуатации судов" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 395.

Вместе с тем не следует забывать еще об одном последствии возможного отказа сторон от регулирования их взаимоотношений нормами о договоре морского агентирования, содержащимися в главе XIII КТМ, которое вытекает из видовой принадлежности этого договора к агентскому договору. Исключение каких-либо правоотношений по морскому агентированию, в том числе путем отказа сторон от применения диспозитивных правил главы XIII КТМ, из сферы действия норм о договоре морского агентирования ведет к автоматическому распространению на соответствующие правоотношения применяемых субсидиарно (а в данном случае без всяких изъятий) норм об агентском договоре, содержащихся в главе 52 ГК. Причем в подобной ситуации при применении общих норм об агентском договоре не должны приниматься во внимание специальные правила о договоре морского агентирования. Следовательно, и стандартные формы договора морского агентирования, разработанные судовладельцами и агентскими организациями, могут использоваться сторонами при заключении соответствующего договора (при применении российского права) лишь в части, не противоречащей нормам об агентском договоре, содержащимся в главе 52 ГК.

Вообще необходимо заметить, что примененный в КТМ способ регулирования договорных отношений, когда диспозитивный характер придается не некоторым нормам, регулирующим отдельные условия договора, а всему комплексу правил о соответствующем договоре целиком, не соответствует общей системе регулирования гражданско-правовых отношений, применяемой в российском гражданском праве. В связи с этим можно, в частности, обратить внимание на смысл и значение диспозитивных норм в договорном праве, вытекающих из п. 4 ст. 421 ГК. Согласно этому пункту в случаях, когда условие договора предусмотрено нормой, которая применяется постольку, поскольку соглашением сторон не установлено иное (диспозитивная норма), стороны могут своим соглашением исключить ее применение либо установить условие, отличное от предусмотренного в ней. При отсутствии такого соглашения условие договора определяется диспозитивной нормой.

2. Субъекты договора и порядок его заключения

Как уже отмечалось, сторонами договора морского агентирования являются судовладелец и морской агент. Применительно к родовому агентскому договору первый играет роль принципала, а второй выступает в качестве агента.

В главе XIII КТМ отсутствуют какие-либо специальные требования, предъявляемые к субъектам договора агентирования. В литературе нередко подчеркивается, что морской агент должен обладать лицензией на осуществление деятельности по агентированию. Ранее морскому агенту действительно требовалась лицензия. Такое требование содержалось в Постановлении Правительства Российской Федерации от 24 июня 1998 г. N 641 "О лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте" <*>, в соответствии с которым лицензированию подлежали, в частности, деятельность по обслуживанию (в том числе агентскому) судов в портах с целью обеспечения жизнедеятельности судовых экипажей и безопасности мореплавания. Однако при принятии Федерального закона от 8 августа 2001 г. N 128-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности", который, как известно, преследовал цель ограничить административное вмешательство в экономику, в перечень лицензируемых видов деятельности (п. 1 ст. 17 Закона) не была включена деятельность морских агентов.

<*> СЗ РФ. 1998. N 26. Ст. 3092.

Во исполнение Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" Правительством Российской Федерации принято Постановление от 19 июня 2002 г. N 447 "О лицензировании перевозочной и другой деятельности, осуществляемой на морском транспорте" <*>, которым были утверждены пять Положений о лицензировании соответственно пяти видов деятельности, осуществляемой на морском транспорте: перевозок грузов; перевозок пассажиров; буксировки; погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах; сюрвейерского обслуживания морских судов в морских портах. Что касается Постановления Правительства от 24 июня 1998 г. N 641, которым предусматривалось лицензирование деятельности по агентскому обслуживанию судов, то оно признано утратившим силу. Следовательно, в настоящее время для осуществления деятельности по морскому агентированию лицензия не требуется.

<*> СЗ РФ. 2002. N 26. Ст. 2590.

В связи с этим возникает вопрос о возможности совершения морским агентом (естественно, по поручению судовладельца и за его счет) от своего имени сделок в рамках деятельности, подлежащей лицензированию. К примеру, морской агент оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, привлекает грузы для линейных перевозок, осуществляет сбор фрахта. Указанные действия совершаются в рамках деятельности судовладельца по морским перевозкам грузов, которая подлежит лицензированию. Видимо, в подобных ситуациях морской агент должен действовать от имени судовладельца, обладающего необходимой лицензией.

Поскольку обязательство морского агента по договору морского агентирования включает в себя заключение сделок, совершение юридических и иных действий как от имени судовладельца, так и от своего имени, в роли морского агента могут выступать только коммерческая организация либо индивидуальный предприниматель, обладающие общей правоспособностью.

В качестве другой стороны договора морского агентирования - судовладельца (принципала)

может выступать лицо, эксплуатирующее судно от своего имени и на законном основании. Судовладельцем признается как собственник судна, так и любое иное лицо, владеющее судном (и эксплуатирующее его) по основаниям, предусмотренным законом или договором. Например, в роли судовладельца по отношению к судну, являющемуся государственной собственностью, могут выступать государственные унитарные предприятия (субъекты хозяйственного ведения) или казенные предприятия (субъекты оперативного управления). От своего имени и на законном основании судно эксплуатируется доверительным управляющим по договору доверительного управления имуществом, фрахтователем по договорам тайм-чартер и бербоут-чартер.

Применительно к порядку заключения договора морского агентирования глава XIII КТМ не содержит каких-либо специальных правил, за исключением, может быть, норм, позволяющих определить круг существенных условий данного договора, достижение соглашения по которым необходимо для признания договора заключенным.

Прежде всего к существенным относятся условия, предусматривающие действия сторон, образующие предмет договора морского агентирования. Предмет обязательства на стороне морского агента составляют юридические и иные действия, которые обязуется совершать морской агент от своего имени или от имени судовладельца. Видовая особенность договора морского агентирования (по отношению к агентскому договору) заключается в том, что указанный договор должен включать условие об определенном морском порте (портах) или о границах определенной территории, в пределах которых морской агент может совершать соответствующие юридические и иные действия по поручению судовладельца. Отсутствие такого условия в тексте договора морского агентирования должно влечь за собой признание его незаключенным.

Предмет обязательства судовладельца, как это следует из определения договора морского агентирования, составляют действия по возмещению морскому агенту расходов, понесенных в связи с исполнением им обязанностей по договору (действия совершаются "за счет судовладельца"), а также по уплате предусмотренного договором вознаграждения. В том случае, если в договоре морского агентирования не предусмотрены размер и порядок уплаты вознаграждения, указанный договор не может быть признан незаключенным, поскольку необходимое (существенное) условие договора будет определяться диспозитивной нормой, регулирующей агентское вознаграждение применительно к агентскому договору и подлежащей применению к договору морского агентирования в субсидиарном порядке.

Имеется в виду ст. 1006 ГК, согласно которой, если в агентском договоре размер агентского вознаграждения не предусмотрен и он не может быть определен исходя из условий договора, вознаграждение подлежит уплате в размере, определяемом в соответствии с п. 3 ст. 424 ГК, т.е. подлежит уплате вознаграждение, которое при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные агентские услуги. При отсутствии в договоре условий о порядке уплаты агентского вознаграждения принципал обязан уплачивать вознаграждение в течение недели с момента представления ему агентом отчета за прошедший период, если из существа договора или обычаев делового оборота не вытекает иной порядок уплаты вознаграждения.

Не содержится в главе XIII КТМ и каких-либо специальных правил относительно формы договора морского агентирования. Поэтому следует руководствоваться общими правилами о форме сделки, в частности нормами, определяющими обязательность простой письменной формы для сделок, заключаемых с участием юридических лиц (п. 1 ст. 161 ГК), и положением о том, что договор в письменной форме может быть заключен путем составления одного документа, подписанного сторонами, а также путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной,

телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору (п. 2 ст. 434 ГК).

Кроме того, в юридической литературе отмечается, что в практике заключения договоров морского агентирования широко используются стандартные формы агентских договоров, которые разрабатываются и рекомендуются к применению ведущими неправительственными международными организациями, в частности, речь идет о стандартных линейных соглашениях, разработанных Федерацией национальных ассоциаций морских брокеров и агентов (ФОНАСБА) и рекомендованных к применению БИМКО - организацией судовладельцев <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 395.

3. Содержание и исполнение договора

Права и обязанности морского агента регулируются ст. 237 КТМ с соответствующим названием. Указанная статья состоит из двух пунктов, которые, по замыслу разработчиков, устанавливают соответственно права (п. 1) и обязанности (п. 2) морского агента. Однако п. 1 ст. 237 КТМ скорее напоминает перечень функций морского агента, нежели субъективных прав последнего. Там говорится о том, что морской агент выполняет различные формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями в организации снабжения судна и его обслуживания в порту, оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, оплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту, привлекает грузы для линейных перевозок, осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования.

Как видим, содержание данной нормы ограничено приблизительным (не закрытым) перечнем функций, выполняемых морским агентом. Не следует забывать, что договор морского агентирования является представительским договором, поэтому морской агент действует по поручению судовладельца и в рамках полученных от последнего полномочий. Поэтому применительно к правам и полномочиям морского агента проблемы могут возникнуть скорее не во внутренних отношениях, складывающихся между морским агентом и судовладельцем, а во взаимоотношениях морского агента, реализующего указанные права и полномочия, с третьими лицами. В интересах имущественного оборота в подобных случаях третьим лицам, заключающим сделки с морским агентом, действующим от имени судовладельца, предоставляется дополнительная защита. Согласно ст. 234 КТМ при ограничении судовладельцем общих полномочий морского агента на совершение сделки от имени судовладельца сделка, совершенная морским агентом с действовавшим добросовестно третьим лицом, является действительной и создает права и обязанности по совершенной для судовладельца сделке, если только третьему лицу не было известно о таком ограничении.

Эта же идея (защита прав третьих лиц и имущественного оборота), но с более совершенным юридическим оформлением нашла свое выражение в п. 2 ст. 1005 ГК, в соответствии с которым в случаях, когда в агентском договоре, заключенном в письменной форме, предусмотрены общие полномочия агента на совершение сделок от имени принципала, последний в отношениях с третьими

лицами не вправе ссылаться на отсутствие у агента надлежащих полномочий, если не докажет, что третье лицо знало или должно было знать об ограничении полномочий агента. Комментируя указанную норму, М.И. Брагинский отмечает, что "в целях защиты интересов третьих лиц и, таким образом, одновременно повышения доверия участников имущественного оборота к юридическим действиям, совершаемым агентом от имени принципала (п. 2 ст. 1005 ГК), предусмотрены специальные на этот счет правила. Суть их состоит в том, что при указании в совершенном письменном договоре общих полномочий агента на совершение сделок от имени принципала в своих отношениях с третьими лицами принципал вправе ссылаться на отсутствие в действительности у агента надлежащих полномочий только при условии, если он может доказать: третье лицо знало или должно было знать о том, что действительным полномочиям, полученным агентом от принципала, заключенная агентом с третьим лицом сделка не соответствовала. Разумеется, указанная норма действует на случай, если не было последующего одобрения принципалом совершенной агентом сделки" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 476 - 477.

В то же время М.И. Брагинский замечает несоответствие специальной нормы, содержащейся в КТМ (ст. 234), общему правилу, предусмотренному в ст. 1005 ГК. "Обращают на себя внимание, - пишет М.И. Брагинский, - некоторые отличия этой нормы от содержащейся в ст. 1005 ГК. Имеется в виду, что КТМ не упоминает о возможности для принципала при оспаривании совершенной таким образом агентом сделки ссылаться на то, что хотя третье лицо и не знало об ограничении полномочий агента, но должно было об этом знать. Имеющаяся в ст. 234 КТМ ссылка на "добросовестность" действий третьего лица призвана, очевидно, компенсировать отсутствие прямо выраженного требования, о котором идет речь" <*>.

<*> Там же. С. 476 - 477.

Иной вариант применения названных норм - ст. 234 КТМ и п. 2 ст. 1005 ГК - предлагает С.П. Кондрашин, который выражает свою точку зрения следующим образом: "Судовладелец может оспорить сделку, если докажет либо то, что третье лицо действовало недобросовестно, либо что ему (третьему лицу) было известно об ограничении полномочий агента. В то же время данную статью следует рассматривать с учетом правила п. 2 ст. 1005 ГК относительно того, что при наличии письменного договора, предусматривающего общие полномочия агента на совершение сделок от имени принципала, последний в отношениях с третьими лицами не вправе ссылаться на отсутствие у агента надлежащих полномочий, если не докажет, что третье лицо знало или должно было знать об ограничении полномочий агента" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 396.

Представляется, однако, что такой подход не учитывает то обстоятельство, что договор морского агентирования является отдельным видом агентского договора, и значение норм,

содержащихся в главе XIII КТМ, состоит в том, что они представляют собой специальные правила, предназначенные для регулирования договора морского агентирования, по отношению к общим положениям об агентском договоре, содержащимся в главе 52 ГК, которые могут применяться к правоотношениям морского агентирования лишь в субсидиарном порядке и при условии их неурегулированности специальными правилами о договоре морского агентирования. Принимая во внимание, что правоотношения, связанные с оценкой сделок, совершенных морским агентом с третьими лицами от имени судовладельца за пределами предусмотренных договором общих полномочий, урегулированы специальными правилами (ст. 234 КТМ), возможность применения к указанным правоотношениям общих положений, содержащихся в п. 2 ст. 1005 ГК, вообще должна быть исключена.

В связи с этим можно ставить вопрос о целесообразности специальных норм, предусмотренных ст. 234 КТМ, при наличии более совершенных в правовом отношении общих положений, регулирующих соответствующие правоотношения, вытекающие из агентского договора (п. 2 ст. 1005 ГК), но не о компенсации путем применения последних недостатков специальных правил об оценке сделок, совершенных морским агентом за пределами ограничений его общих полномочий.

В частности, очевидным недостатком правил, помещенных в ст. 234 КТМ (по сравнению с положениями п. 2 ст. 1005 ГК), является ослабление защиты прав третьих лиц, вступивших в договорные отношения с морским агентом, действующим от имени судовладельца, поскольку в данной статье речь идет о случаях "ограничения судовладельцем общих полномочий морского агента", в то время как п. 2 ст. 1005 ГК говорит о ситуациях, когда в агентском договоре "предусмотрены общие полномочия агента". Наличие в договоре морского агентирования ограничений общих полномочий морского агента на совершение сделок от имени судовладельца значительно облегчает для последнего процесс доказывания того обстоятельства, что контрагенту по такой сделке было известно о соответствующем ограничении, ибо полномочия агента определяются именно текстом договора (а не исходя из доверенности или обстановки, в которой действовал морской агент).

Обязанности агента по договору морского агентирования предусмотрены в п. 2 ст. 237 КТМ, согласно которому морской агент обязан: осуществлять свою деятельность в интересах судовладельца добросовестно и в соответствии с практикой морского агентирования; действовать в пределах своих полномочий; вести учет расходования средств и предоставлять судовладельцу отчеты в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором морского агентирования. Хотя в этой редакции названные положения выглядят скорее как требования, предъявляемые к морскому агенту при исполнении им своих обязанностей, как параметры такого исполнения (действовать добросовестно, в пределах полномочий, вести учет и т.п.).

Если же говорить собственно об обязанностях агента, вытекающих из договора морского агентирования, то они заключаются в совершении по поручению судовладельца юридических и иных действий от своего имени или от имени судовладельца. При определении круга обязанностей морского агента необходимо учитывать и положения об обязанностях агента по агентскому договору, действие которых не исключено специальными правилами, содержащимися в главе XIII КТМ. В частности, речь идет о следующих положениях: при отсутствии в договоре условий о порядке и сроках представления отчетов принципалу указанные отчеты должны представляться агентом по мере исполнения им договора либо по окончании действия договора; к отчету агента должны быть приложены необходимые доказательства расходов, произведенных агентом за счет принципала; принципал, имеющий возражения по отчету агента, должен сообщить о них агенту в течение 30 дней

со дня получения отчета, если соглашением сторон не установлен иной срок, в противном случае отчет считается принятым принципалом (ст. 1008 ГК).

Кроме того, агентским договором (а стало быть, и договором морского агентирования) может быть предусмотрено обязательство агента не заключать с другими принципалами (судовладельцами) аналогичных агентских договоров, которые должны исполняться на территории, полностью или частично совпадающей с территорией, указанной в договоре (п. 2 ст. 1007 ГК). Кстати, в юридической литературе отмечалось, что подобные обязанности агента предусмотрены в некоторых стандартных формах договора морского агентирования, разработанных и рекомендованных к внедрению международными неправительственными организациями. Например, стандартным линейным агентским соглашением ФОНАСБА, принятым в июле 1993 г., предусмотрена обязанность агента не выступать в качестве представителя других судоходных компаний и не заниматься на соответствующей территории деятельностью, которая может составить прямую конкуренцию перевозочной деятельности принципала <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 396 - 397.

Необходимо также отметить, что осталась "не перекрытой" специальными правилами главы XIII КТМ и норма, содержащаяся в ст. 1011 ГК, согласно которой к отношениям, вытекающим из агентского договора, соответственно применяются правила, предусмотренные главой 49 (поручение) и главой 51 (комиссия) ГК, в зависимости от того, действует агент по условиям этого договора от имени принципала или от своего имени, если эти правила не противоречат положениям главы 52 ГК или существу агентского договора.

Следовательно, в круг обязанностей морского агента, обязанного совершать юридические и иные действия от имени судовладельца, в отношении этих действий можно включить дополнительно следующие обязанности: лично исполнять данное ему поручение; сообщать судовладельцу по его требованию все сведения о ходе исполнения поручения; передавать судовладельцу без промедления все полученное по сделкам, совершенным во исполнение поручения (ст. 974 ГК).

Если же по условиям договора морского агентирования морской агент заключает сделки, а также совершает другие юридические и иные действия от своего имени, он обязан исполнять принятое на себя поручение на наиболее выгодных для судовладельца условиях в соответствии с указаниями последнего, а при отсутствии в договоре таких указаний - в соответствии с обычаями делового оборота или иными обычно предъявляемыми требованиями (ст. 992 ГК). В случае неисполнения третьим лицом сделки, заключенной с ним морским агентом от своего имени, морской агент обязан немедленно сообщить об этом судовладельцу, собрать необходимые доказательства, а также по требованию судовладельца передать ему права по такой сделке с соблюдением правил об уступке требования (п. 2 ст. 993 ГК). Морской агент не отвечает перед судовладельцем за неисполнение третьим лицом сделки, заключенной с ним за счет судовладельца, кроме случаев, когда морской агент не проявил необходимой осмотрительности в выборе этого лица либо принял на себя ручательство за исполнение сделки - делькредере (п. 1 ст. 993 ГК).

При исполнении договора морского агентирования морской агент вправе заключать с другими лицами договоры морского субагентирования, оставаясь при этом ответственным за действия морского субагента перед судовладельцем. При этом морской субагент не вправе заключать с

третьими лицами сделки непосредственно от имени судовладельца, если только морской субагент не действует на основе передоверия (ст. 236 КТМ).

В отличие от договора морского агентирования, в агентском договоре может быть предусмотрена обязанность агента заключить субагентский договор с указанием или без указания его условий (ст. 1009 ГК). Очевидно, что данная норма не может применяться к правоотношениям, вытекающим из договора морского агентирования.

Представляется также, что исключительный случай, когда морской субагент, действуя на основе передоверия, получает право заключать сделки с третьими лицами от имени судовладельца, касается лишь тех правоотношений, вытекающих из договора морского агентирования, которые основаны на прямом представительстве, т.е. и по основному договору морской агент заключает сделки и совершает иные юридические действия от имени судовладельца.

Немало вопросов вызывает норма, содержащаяся в ст. 235 КТМ, согласно которой морской агент может совершать юридические и иные действия с согласия судовладельца также в пользу другой стороны, уполномочившей его на такие действия. Ясно, что в данном случае речь идет о так называемом коммерческом представительстве, регулируемом ст. 184 ГК, согласно которой коммерческим представителем является лицо, постоянно и самостоятельно представляющее от имени предпринимателей при заключении ими договоров в сфере предпринимательской деятельности. Одновременное коммерческое представительство разных сторон в сделке допускается с согласия этих сторон и в других случаях, предусмотренных законом. При этом коммерческий представитель обязан исполнять данные ему поручения с заботливостью обычного предпринимателя. Коммерческое представительство осуществляется на основании договора, заключенного в письменной форме и содержащего указания на полномочия представителя, а при отсутствии таких указаний - также и доверенности (п. 2 и 3 ст. 184 ГК).

Проблема состоит в том, что в главе 52 ГК об агентском договоре какие-либо нормы о действиях агента одновременно в интересах разных сторон сделки (принципала и третьего лица - контрагента по сделке), т.е. о коммерческом представительстве, отсутствуют, а ст. 235 КТМ, допускающая применительно к договору морского агентирования возможность выступления морского агента в роли коммерческого представителя как судовладельца, так и третьего лица, не устанавливает каких-либо специальных правил по отношению к общим положениям о коммерческом представительстве. Хотя смысл включения данной статьи в главу XIII КТМ как раз и состоял в установлении таких специальных правил. Ведь согласно п. 4 ст. 184 ГК особенности коммерческого представительства в отдельных сферах предпринимательской деятельности устанавливаются законом и иными правовыми актами.

Видимо, можно согласиться с мнением С.П. Кондрашина, который, объясняя правило о коммерческом представительстве, содержащееся в ст. 235 КТМ, указывает: "Рассматриваемая статья КТМ вводит возможность не только представительства обеих сторон, т.е. совершения сделок от их имени, но и действий агента в интересах обеих сторон в иных ситуациях, а именно: а) от своего имени в пользу судовладельца и одновременно от имени и в пользу другой стороны; б) от имени и в пользу судовладельца и одновременно от своего имени в пользу другой стороны. Очевидно, что агент не может выступать от своего имени, но в пользу обеих сторон" <*>.

Действительно, одновременное коммерческое представительство разных сторон в сделке возможно в случаях как прямого, так косвенного представительства, главное, чтобы такое коммерческое представительство основывалось на договоре, содержащем указания на полномочия представителя (т.е. на действия в интересах представляемого). В качестве такого договора может выступать любой из представительских договоров: договор поручения, договор комиссии, агентский договор (и, естественно, его вид - договор морского агентирования). По этой причине, кстати сказать, трудно согласиться с другим выводом С.П. Кондрашина, полагающего, что взаимоотношения "между морским агентом и другой стороной (поставщиком предметов снабжения, топлива, портовых услуг и т.д.) при этом регулируются не договором морского агентирования, а агентским договором" <*>. Очевидно, что полномочия морского агента на действия в пользу другой стороны могут быть предусмотрены не только агентским договором, но и договорами поручения или комиссии.

<*> Там же.

Круг обязанностей судовладельца определен в ст. 238 КТМ и включает в себя следующие обязанности: предоставлять морскому агенту средства, достаточные для совершения действий в соответствии с договором морского агентирования; возмещать морскому агенту произведенные им расходы; нести ответственность за последствия действий морского агента, если последний совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий; уплачивать морскому агенту вознаграждение в размере и в порядке, которые установлены договором морского агентирования.

К этому следует добавить возможную дополнительную обязанность судовладельца, вытекающую из родовой принадлежности договора морского агентирования к агентскому договору: согласно п. 1 ст. 1007 ГК агентским договором может быть предусмотрено обязательство принципала не заключать аналогичных договоров с другими агентами, действующими на определенной в договоре территории, либо воздерживаться от осуществления на этой территории самостоятельной деятельности, аналогичной деятельности, составляющей предмет агентского договора. Как отмечается в литературе, в документах международных неправительственных организаций, рекомендованных для регламентации отношений по морскому агентированию, содержатся положения о том, что принципал (судовладелец) обязуется не назначать на территории агента других лиц для оказания услуг, предусмотренных соглашением <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 397.

В силу ст. 1011 ГК, предусматривающей применение к агентским отношениям правил о договорах поручения и комиссии, в случае, если морской агент по условиям договора морского агентирования действует от имени судовладельца, последний несет обязанности, возлагаемые на доверителя по договору поручения (ст. 975 ГК), если же в соответствии с договором морского агентирования морской агент заключает сделки с третьими лицами и совершает другие юридические и иные действия от своего имени, судовладелец несет обязанности комитента, исполнение которых (в частности, обязанности по возмещению расходов, понесенных агентом, уплате ему установленного вознаграждения) может быть обеспечено удержанием агентом находящегося у него имущества,

подлежащего передаче судовладельцу (ст. 996 ГК). В последнем случае агент также вправе удерживать причитающиеся ему по договору суммы из всех денежных сумм, поступающих к нему за счет судовладельца (ст. 997 ГК).

4. Прекращение договора

В главе XIII КТМ можно обнаружить два специальных правила о прекращении договора морского агентирования. Согласно первому из них в случае, если договор морского агентирования заключен на определенный срок, окончание срока действия такого договора влечет за собой его прекращение (п. 1 ст. 239 КТМ). В соответствии со вторым правилом о прекращении договора морского агентирования в случае, если договор морского агентирования заключен на неопределенный срок, каждая из сторон вправе расторгнуть такой договор, известив другую сторону об этом не позднее, чем за три месяца до даты расторжения договора (п. 2 ст. 239 КТМ).

Первое правило о прекращении срочного договора морского агентирования истечением срока его действия является специальным по отношению как к общим положениям о гражданско-правовом договоре, так и к нормам, регулирующим договор поручения (применительно к тем случаям, когда по условиям договора морской агент совершает юридические и иные действия от имени судовладельца). Как известно, по общему правилу, относящемуся ко всякому гражданско-правовому договору, договор, в котором отсутствует условие о том, что окончание срока его действия влечет прекращение обязательств сторон по договору, признается действующим и по истечении соответствующего срока до полного и надлежащего исполнения обязательств, вытекающих из этого договора, либо до иного определенного в договоре момента окончания исполнения сторонами обязательств (п. 3 ст. 425 ГК). Однако применительно к договору морского агентирования действует иное правило: окончание срока действия этого договора влечет его прекращение, а стало быть, прекращаются и вытекающие из него обязательства.

С другой стороны, к агентскому договору (и его отдельному виду - договору морского агентирования), предусматривающему заключение сделок и совершение других юридических и иных действий агентом от имени принципала (прямое представительство), в силу ст. 1011 ГК должны применяться нормы о договоре поручения, и в частности правила о прекращении этого договора путем одностороннего отказа от его исполнения: отмены поручения доверителем либо отказа от исполнения поручения со стороны поверенного (п. 1 ст. 977 ГК). Между тем п. 1 ст. 239 КТМ лишает стороны договора морского агентирования, заключенного с указанием срока его действия, права на его одностороннее досрочное расторжение, поскольку основанием его прекращения может служить лишь истечение срока его действия. Правда, данная норма, естественно, не может служить препятствием для досрочного расторжения договора морского агентирования по соглашению сторон или по требованию одной из сторон в судебном порядке (п. 1 и 2 ст. 450 ГК), а также для одностороннего отказа от исполнения договора, если по соглашению сторон в него включено условие о таком праве сторон (п. 3 ст. 450 ГК).

Второе правило о возможности прекращения договора морского агентирования, заключенного на неопределенный срок, путем его одностороннего расторжения каждой из сторон соответствует представительскому характеру договора морского агентирования. В отличие от положений о прекращении агентского договора (ст. 1010 ГК), предусматривающих право каждой из сторон отказаться от исполнения договора, заключенного без определения срока окончания его действия, без каких-либо предварительных условий (видимо, здесь имелось в виду применение соответствующих

положений о прекращении соответственно договора поручения и договора комиссии), реализация судовладельцем или морским агентом своего права на односторонний отказ от договора морского агентирования обусловлена обязательным извещением об этом контрагента не позже чем за три месяца до даты расторжения договора.

Глава XVI. ДОГОВОР МОРСКОГО ПОСРЕДНИЧЕСТВА

1. Понятие договора

По договору морского посредничества посредник (морской брокер) обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования (ст. 240 КТМ).

Морской брокер по поручению доверителя может совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом его из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент в соответствии со ст. 237 КТМ. В таком случае применяются правила о договоре морского агентирования, установленные ст. 232 - 239 КТМ (ст. 242 КТМ).

Договор морского посредничества является новым договором, который появился в российском законодательстве лишь с принятием и введением в действие Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г. В российском законодательстве ранее отсутствовало и понятие морского посредника (морского брокера), а правовое положение фрахтового брокера, страхового брокера и других морских посредников определялось исходя из правил о представительстве и договоре поручения. После принятия части второй Гражданского кодекса РФ в этих целях стали использоваться также содержащиеся в нем нормы об агентском договоре.

Как отмечается в юридической литературе, в международной практике брокеры по купле-продаже судов и фрахтовые брокеры нередко рассматриваются в качестве морских агентов наряду с портовыми агентами. Такой подход можно обнаружить, в частности, в документе ЮНКТАД (Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию) "Минимальные стандарты для морских агентов" от 7 сентября 1988 г., имеющем рекомендательный характер, в котором морским агентом ("shipping agent") признается любое лицо (физическое или юридическое), занимающееся от имени судовладельца, фрахтователя или оператора судна либо от имени грузовладельца предоставлением услуг в области судоходства, в частности услуг по ведению переговоров и совершению сделок по купле-продаже судов; ведению переговоров по фрахтованию судов и осуществлению контроля за исполнением чартеров; сбору фрахта и арендной платы и ведению связанных с этим финансовых дел; подготовке таможенной и грузовой документации и экспедированию грузов; организации получения и обработки документации и осуществлению всех видов деятельности, требуемых для отправления груза; организации мероприятий, связанных с прибытием и отходом судов; организации получения судном необходимых услуг во время нахождения в порту <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 407.

С точки зрения российского законодательства и гражданско-правовой доктрины, а также исходя из определения договора морского посредничества (ст. 240 КТМ) указанный договор по своему предмету и содержанию представляет собой сочетание обязательств, характерных для двух известных гражданско-правовых договоров: договора поручения (связанного с осуществлением обеими его сторонами предпринимательской деятельности) и договора о возмездном оказании услуг.

То обстоятельство, что морской брокер "обязуется от имени и за счет доверителя" заключать определенные гражданско-правовые сделки, безусловно, свидетельствует о том, что мы имеем дело с обязательством по договору поручения. В этом можно убедиться, обратившись к определению договора поручения, согласно которому по этому договору одна сторона (поверенный) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (доверителя) определенные юридические действия, при этом права и обязанности по сделке, совершенной поверенным, возникают непосредственно у доверителя (п. 1 ст. 971 ГК).

Вместе с тем предмет договора поручения, являющегося воплощением прямого представительства, не может включать в себя каких-либо иных действий поверенного по оказанию посреднических услуг по заключению сделок (кроме собственно заключения сделки). Ведь в соответствии с п. 2 ст. 182 ГК лица, уполномоченные на вступление в переговоры относительно возможных в будущем сделок, не признаются представителями. Следовательно, такого рода посреднические услуги (поиск потенциальных партнеров, ведение с ними переговоров о возможности заключения договора, составление проекта договора и т.п.), хотя они непосредственно связаны с процессом заключения договора, не охватываются предметом договора поручения и представляют собой скорее предмет обязательства по возмездному оказанию услуг.

Если бы договор морского посредничества относился к числу непоименованных договоров (т.е. в КТМ или в ином федеральном законе отсутствовали бы нормы об этом договоре), то указанный договор конструировался бы по модели смешанного договора и к правоотношениям сторон применялись бы в соответствующих частях нормы о договоре поручения и о договоре возмездного оказания услуг (п. 3 ст. 421 ГК). Однако договор морского посредничества в сфере торгового мореплавания признается самостоятельным (следовательно, поименованным) договором, поэтому правила о договоре поручения и договоре о возмездном оказании услуг не подлежат прямому и непосредственному применению к правоотношениям, вытекающим из этого договора. Распространение некоторых правил о договорах поручения и о возмездном оказании услуг на договор морского посредничества возможно лишь при наличии указания об этом в законе или договоре, а также в силу аналогии закона по причине сходства правоотношений при условии их неурегулированности нормами о морском посредничестве, условиями договора и обычаями делового оборота.

Отличительным признаком договора морского посредничества является ограничение его предмета, который составляют действия морского посредника по оказанию доверителю посреднических услуг при заключении лишь определенного круга договоров: купли-продажи судов; фрахтования и буксировки судов; морского страхования. Это означает, что в тех случаях, когда в соответствии с договором морского посредничества морской брокер принимает на себя обязательство по оказанию посреднических услуг при заключении не только названных договоров (или одного из них), но и других сделок, в части указанных сделок правоотношения сторон не подпадают под действие норм о договоре морского посредничества, а должны регулироваться правилами о договоре поручения и договоре возмездного оказания услуг в порядке, предусмотренном для смешанного

договора.

Договор морского посредничества является консенсуальным, поскольку вступает в силу с момента заключения соответствующего соглашения сторон, и относится к категории гражданско-правовых договоров об оказании услуг. Не вызывает сомнений также двусторонний, взаимный и возмездный характер данного договора.

Что касается случаев, когда в соответствии с договором морской брокер обязуется по поручению доверителя совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент (и в связи с этим к указанным правоотношениям подлежат применению правила о договоре морского агентирования (ст. 242 КТМ)), то представляется, что здесь речь идет не о договоре морского посредничества, а о договоре морского агентирования, единственной особенностью которого является то обстоятельство, что в роли морского агента по этому договору выступает морской брокер.

И еще одна особенность договора морского посредничества, касающаяся правового регулирования вытекающих из него правоотношений. Как и в случае с морским агентированием, все нормы о договоре морского посредничества, предусмотренные ст. 240 - 245 КТМ, целиком и полностью носят диспозитивный характер. Такой вывод следует из ст. 241 КТМ, согласно которой правила, установленные главой XIV КТМ, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Однако согласованный сторонами отказ от применения норм о договоре морского посредничества порождает последствия, существенно отличающиеся от тех, которые влечет неприменение правил о договоре морского агентирования, поскольку в отличие от последнего договор морского посредничества не является видом какого-либо иного договора, урегулированного ГК. Поэтому, если к правоотношениям сторон, вытекающим из договора морского посредничества, по их воле не будут применяться нормы об этом договоре (глава XIV КТМ), указанные правоотношения должны квалифицироваться как смешанный договор, и к ним в соответствующих частях будут подлежать применению правила о договорах, элементы которых имеются в таком смешанном договоре, т.е. нормы о договоре поручения и договоре возмездного оказания услуг (соответственно главы 49 и 39 ГК).

Представляется бесспорной связь договора морского посредничества с нормами о коммерческом представительстве (ст. 184 ГК), которые выполняют роль "вынесенных за скобки" общих правил применительно ко всем представительским договорам, связанным с осуществлением их сторонами (или одной из них) предпринимательской деятельности.

Как известно, коммерческое представительство осуществляется на основании договора, заключенного в письменной форме и содержащего указания на полномочия представителя, а при отсутствии таких указаний - также и доверенности (п. 3 ст. 184 ГК). Договор морского посредничества и является таким договором, на основе которого осуществляется коммерческое представительство.

Существенной особенностью правоотношений, связанных с коммерческим представительством (и одним из основных отличий от обычного представительства), является то, что ГК (п. 2 ст. 184) допускает одновременное коммерческое представительство разных сторон в сделке по их согласию, а также в других случаях, предусмотренных законом. Отмеченное различие обычного и коммерческого представительства М.И. Брагинский объясняет тем, что "не может одно лицо выражать волю двух или более представляемых, у каждого есть собственный интерес, и эти несовпадающие интересы не

может выразить одно лицо. Таким образом, в конечном счете суть соответствующих норм ГК состоит в предотвращении возможного конфликта интересов. А потому, если возможность такого конфликта исключается, смысл запрета, о котором идет речь, отпадает. Именно такая ситуация складывается при совершении сделки коммерческим представителем - лицом, которое постоянно и самостоятельно представляет от имени предпринимателей при заключении ими договоров в сфере предпринимательской деятельности... Коммерческие представители вправе совершать, среди прочего, и такую сделку, в которой они выступают одновременно представителями обеих ее сторон" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 308 - 309.

Помимо общей возможности, вытекающей из п. 2 ст. 184 ГК, для морского брокера, являющегося коммерческим представителем, осуществлять одновременное представительство обеих сторон в сделке, в главе XIV КТМ содержится специальное правило о действиях морского брокера в интересах обеих сторон. Согласно ст. 243 КТМ при заключении договоров морской брокер может представлять обе стороны таких договоров, если стороны уполномочили его. При этом морской брокер обязан сообщать каждой из сторон, что он представляет также другую сторону и при оказании посреднических услуг обязан действовать в интересах обеих сторон.

Правда, последнее правило об обязанности морского брокера при осуществлении одновременного коммерческого представительства действовать в интересах обеих сторон лишено правового смысла, поскольку представитель всегда действует в интересах представляемых (доверителей). В этом смысле здесь более уместна норма, содержащаяся в п. 2 ст. 184 ГК, согласно которой при одновременном коммерческом представительстве разных сторон в сделке коммерческий представитель обязан исполнять данные ему поручения с заботливостью обычного предпринимателя.

В литературе отмечается, что на практике морские брокеры обычно специализируются на определенных сегментах рынка. Как подчеркивает С.П. Кондрашин, при "заключении договоров фрахтования стороны (судовладелец и фрахтователь), как правило, выступают каждый через своего представителя, которых называют соответственно брокером судовладельца и брокером фрахтователя. Иногда фраховый брокер имеет широкие полномочия по выработке условий чартера, но чаще всего брокер и его доверитель тесно сотрудничают в ходе переговоров" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 412.

2. Субъекты договора и порядок его заключения

Как следует из определения договора морского посредничества, сторонами этого договора являются морской брокер - посредник, оказывающий услуги при заключении определенных договоров, а также доверитель - лицо, от имени и за счет которого действует морской брокер, заключая договоры купли-продажи судов, фрахтования, буксировки судов, морского страхования, являющееся одновременно получателем (пользователем) посреднических услуг, оказываемых морским брокером при заключении указанных договоров.

В литературе подчеркивается то обстоятельство, что морской брокер всегда выступает от имени

доверителя и этим он отличается от морского агента, который может действовать как от имени судовладельца-принципала, так и от своего имени <*>. Нам уже приходилось отмечать, что от имени доверителя морской брокер выступает, лишь заключая соответствующие договоры, т.е. вступая в договорные отношения с третьими лицами, ибо стороной по этим договорам во всех случаях является доверитель. Однако помимо заключения договоров от имени доверителя морской брокер оказывает последнему посреднические услуги, связанные с заключением указанных договоров (поиск партнера, переговоры и т.п.), и в этой части своего обязательства, также вытекающей из договора морского посредничества, морской брокер выступает (естественно, от своего имени) в качестве исполнителя соответствующих посреднических услуг, оказываемых доверителю - заказчику этих услуг.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 408.

В определенных случаях морской брокер может выступать в качестве коммерческого представителя обеих сторон заключаемого договора. Тогда морской брокер является также исполнителем посреднических услуг, оказываемых одновременно обоим контрагентам по этому договору.

И наконец, КТМ (ст. 242) допускает ситуации, когда морской брокер по поручению доверителя (в качестве которого в этом случае может выступать исключительно судовладелец) принимает на себя обязательство морского агента и, таким образом, становится субъектом договора морского агентирования.

В качестве второго субъекта договора морского посредничества (контрагента морского брокера) - доверителя может выступать лицо, заинтересованное в заключении договора купли-продажи судна (продавец или покупатель), договора фрахтования (судовладелец или фрахтователь), договора буксировки судна (владелец буксировщика и владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта), а также договора морского страхования (страховщик или страхователь). Первоначально, заключая с морским брокером договор морского посредничества, указанные лица выступают в роли заказчиков посреднических услуг, оказываемых морским брокером, а качества доверителей они приобретают с того момента, когда их взаимоотношения с морским брокером входят в русло представительства, т.е. непосредственно при заключении необходимых им договоров с третьими лицами морским брокером от их имени.

КТМ (глава XIV) не содержит каких-либо специальных требований, которые предъявлялись бы к субъектам договора морского посредничества. Однако в ряде случаев такие требования как в отношении посреднической деятельности морского брокера, так и в отношении деятельности доверителей предъявляются в соответствии с иным специальным законодательством. Так, в соответствии с Законом Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. N 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации" <*> в качестве морского брокера, заключающего договоры морского страхования, может выступать только страховой брокер, которым признается юридическое или физическое лицо, зарегистрированное в установленном порядке в качестве предпринимателя, осуществляющее посредническую деятельность по страхованию от своего имени на основании поручений страхователя либо страховщика. Страховые брокеры обязаны направить в орган по надзору за страховой деятельностью извещение о намерении осуществлять посредническую деятельность по страхованию за 10 дней до начала этой деятельности (ст. 8 Закона).

<*> Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1993. N 2. Ст. 56.

В соответствии со ст. 17 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" лицензированию подлежат, в частности, перевозки морским транспортом пассажиров и грузов, а также деятельность по осуществлению буксировки морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя). Поэтому, заключая договор морского посредничества, целью которого является заключение договоров фрахтования или буксировки, соответствующий доверитель должен обладать лицензией на осуществление указанных видов деятельности.

Применительно к порядку заключения договора морского посредничества необходимо подчеркнуть, что никаких специальных правил на этот счет в КТМ не содержится, поэтому при заключении этого договора подлежат применению общие положения о заключении гражданско-правового договора и его форме (глава 28 ГК). Принимая во внимание положение о том, что договор считается заключенным, если между сторонами в требуемой в подлежащих случаях форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора (п. 1 ст. 432 ГК), некоторую специфику договора морского посредничества, относящуюся к порядку его заключения, можно обнаружить в существенных условиях указанного договора, по которым должно быть достигнуто соглашение между морским брокером и доверителем.

В договоре морского посредничества должна быть четко обозначена направленность посреднических услуг морского брокера на заключение от имени доверителя определенного договора (договоров) из числа тех, которые указаны в ст. 240 КТМ: купли-продажи судна, фрахтования, буксировки судна, морского страхования. Указанное условие относится к предмету договора морского посредничества, и его отсутствие должно влечь за собой признание договора незаключенным.

Учитывая, что договором морского посредничества регулируются правоотношения, связанные с прямым представительством, для этого договора особое значение приобретают условия о наделении морского брокера необходимыми полномочиями на выступление в отношениях с третьими лицами от имени доверителя. По этому поводу М.И. Брагинский указывает: "Для совершения юридически значимых действий от имени другого представитель нуждается в соответствующих, полученных от представляемого правах (полномочиях). Это необходимо ему, поскольку указанные права (полномочия) реализуются в отношениях с третьим лицом. В противном случае последний не сможет знать, в каких пределах можно доверять представителю. Указанный порядок защищает интересы и представляемого: наделяя полномочиями представителя, представляемый устанавливает границы, в пределах которых он соглашается признать собственными действия представителя" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 248.

В договоре морского посредничества, допускающего, что при заключении соответствующего договора морской брокер будет представлять обе стороны этого договора и действовать в интересах

не только доверителя, но и его контрагента по договору, должно присутствовать также условие о специальном полномочии морского брокера действовать подобным образом (ст. 243 КТМ).

Отсутствие в договоре морского посредничества условия о полномочиях морского брокера действовать от имени доверителя при заключении договоров с третьими лицами или хотя бы указания на то, что на такие действия морской брокер будет уполномочен доверенностью, выдаваемой доверителем, должно служить основанием для признания договора морского посредничества незаключенным.

Применительно к форме договора морского посредничества можно заметить, что он должен быть заключен в простой письменной форме, которая считается соблюденной не только при подписании сторонами соответствующего единого документа, но и в случае, если договор заключен путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору (ст. 160, 161, 434 ГК).

Как отмечает С.П. Кондрашин, в реальной практике фрахтования судов, особенно на условиях рейса или краткосрочного тайм-чартера, договор фрахтования как единый документ, подписанный сторонами (чартер), нередко составляется и подписывается спустя длительное время после фактического заключения договора путем обмена документами обычно посредством телексной и факсимильной связи. Поэтому, по мнению С.П. Кондрашина, "для того, чтобы договор мог считаться заключенным с указанного момента, а не с момента подписания чартера, требуются либо наличие у брокеров письменного полномочия, либо последующее прямое одобрение данной сделки соответствующими доверителями" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 408.

Представляется, однако, что такой способ заключения договора, как обмен документами посредством почтовой, телексной или факсимильной связи, является альтернативным по отношению к заключению договора путем подписания сторонами единого документа. То обстоятельство, что стороны подписали договор фрахтования (чартер) как единый документ, однозначно свидетельствует о том, что они не признают имевшийся между ними ранее обмен документами заключением договора. Если идти от противного и признать, что в этом случае договор фрахтования все же был заключен в результате обмена сторонами документами, то последующее подписание ими договора фрахтования в качестве единого документа нельзя рассматривать иначе как соглашение о расторжении заключенного ранее таким способом договора.

Думается, что проблема, поднятая С.П. Кондрашиным, может быть решена иным образом. Как известно, несмотря на то что по общему правилу договор вступает в силу и становится обязательным для сторон с момента его заключения, стороны вправе установить, что условия заключенного ими договора применяются к их отношениям, возникшим до заключения договора (п. 1 и 2 ст. 425 ГК). Поэтому в описанной ситуации, оформляя свои договорные отношения путем подписания единого документа - договора фрахтования и имея в виду, что фактически правоотношения между сторонами были установлены ранее вследствие обмена брокерами сторон соответствующими документами, стороны вправе включить в договор условие о распространении его действия на взаимоотношения сторон, возникшие до момента подписания договора фрахтования.

3. Содержание и исполнение договора

Относительно прав и обязанностей сторон по договору морского посредничества в главе XIV КТМ содержится лишь два правила соответственно о праве и обязанности морского брокера, которые могут рассматриваться скорее как результат исполнения последним своих обязательств, вытекающих из договора. Речь идет о ст. 244 и 245 КТМ, первая из которых предусматривает, что морской брокер имеет право на вознаграждение за оказание посреднических услуг при заключении договоров, если они заключены в результате усилий морского брокера, а вторая обязывает морского брокера после исполнения поручения доверителя отчитаться перед ним за полученные от него денежные суммы.

Комментируя положения, содержащиеся в ст. 244 КТМ (о праве морского брокера на вознаграждение), С.П. Кондрашин подчеркивает, что морской брокер вправе претендовать на получение вознаграждения лишь при наличии двух обязательных условий: договор с третьим лицом должен быть заключен и само заключение договора явилось результатом усилий именно морского брокера. "Первое условие, - пишет С.П. Кондрашин, - означает вознаграждение "от результата" (вознаграждение морского брокера обычно устанавливается в процентах от суммы сделки) и соответствует обычной практике посредничества в данных областях. Второе условие следует понимать так, что если доверитель добился заключения договора в результате собственных усилий, несмотря на наличие поручения морскому брокеру о его заключении, то морской брокер не имеет права требовать вознаграждения, несмотря на затраченные им усилия" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 412.

Не возражая в целом против предложенного толкования ст. 244 КТМ, все же заметим, что при этом остается открытым вопрос о праве морского брокера на вознаграждение в ситуации, когда им оказаны посреднические услуги и совершены все необходимые действия, предусмотренные договором морского посредничества, для заключения договора с третьим лицом, однако такой договор не был заключен по обстоятельствам, не зависящим от морского брокера, к примеру в силу отказа от его заключения со стороны самого доверителя.

Представляется, что здесь уместно вспомнить, что обязательство морского брокера по договору морского посредничества представляет собой сочетание обязательств, вытекающих из двух иных договоров: поручения и возмездного оказания услуг. При неурегулированности правоотношений, вытекающих из договора морского посредничества, нормами об этом договоре (глава XIV КТМ) к ним в соответствующей части в силу аналогии закона могут быть применены правила о договорах поручения и возмездного оказания услуг. В частности, в описанной ситуации проблема может быть решена путем применения (по аналогии закона) п. 1 ст. 978 ГК, согласно которому, если договор поручения прекращен до того, как поручение исполнено поверенным полностью, доверитель обязан возместить поверенному понесенные при исполнении поручения издержки, а также уплатить ему вознаграждение соразмерно выполненной им работе.

Что касается ст. 245 КТМ, то она предусматривает обязанность морского брокера отчитаться перед доверителем только после исполнения поручения и лишь за полученные суммы. И в данном случае имеет место безусловный пробел в правовом регулировании правоотношений, вытекающих из

договора морского посредничества. Указанный договор носит представительский характер: морской брокер выполняет поручение доверителя и действует от его имени и за его счет. В связи с этим необходимо опять обратиться (по аналогии закона) к соответствующим правилам, регулирующим договор поручения, в соответствии с которыми на поверенного возлагается обязанность не только представить отчет об исполнении поручения (в целом, а не только за полученные от доверителя суммы) с приложением оправдательных документов, но и сообщать доверителю все сведения о ходе исполнения данного поручения (ст. 974 ГК).

Как отмечалось ранее, содержание обязательств сторон, вытекающих из договора морского посредничества, отнюдь не ограничивается обязанностью доверителя уплатить морскому брокеру причитающееся ему вознаграждение и обязанностью последнего отчитаться перед доверителем за полученные от него суммы, которые регламентируются (правильнее говорить о неудачной попытке их регламентации) ст. 244 и 245 КТМ. Основная обязанность морского брокера состоит в оказании доверителю посреднических услуг при заключении договоров (одного из них), предусмотренных ст. 240 КТМ, результатом которых должно служить выполнение поручения доверителя о заключении соответствующих договоров.

При исполнении указанной обязанности морской брокер должен действовать в рамках полномочий, предоставленных ему доверителем. В тех же случаях, когда морской брокер при исполнении поручения доверителя действует за пределами предоставленных последним полномочий, правоотношения, возникающие между доверителем и третьими лицами, регулируются правилами, предусмотренными ст. 183 ГК. Согласно данной норме при отсутствии полномочий действовать от имени другого лица или при превышении таких полномочий сделка считается заключенной от имени и в интересах совершившего ее лица, если только другое лицо (представляемый) впоследствии прямо не одобрит данную сделку; последующее одобрение сделки представляемым создает, изменяет и прекращает для него гражданские права и обязанности по данной сделке с момента ее совершения. В судебной-арбитражной практике в подобных случаях под одобрением сделки со стороны представляемого понимаются не только письменное подтверждение последним сделки, совершенной для него представителем, но и иные действия представляемого, которые могут служить свидетельством одобрения сделки, в частности, доказательством одобрения сделки признается факт принятия представляемым исполнения от контрагента по такой сделке <*>.

<*> См., например, п. 7 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 14 мая 1998 г. N 9 "О некоторых вопросах применения статьи 174 Гражданского кодекса Российской Федерации при реализации органами юридических лиц полномочий на совершение сделок" / Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации, принятые с апреля 1992 года по ноябрь 2000 года // Специальное приложение N 1 к Вестнику Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2001. С. 104.

Выполняя свое обязательство, вытекающее из договора морского посредничества, морской брокер обязан лично исполнять данное ему поручение (исключение составляют лишь случаи передоверия, предусмотренные ст. 187 ГК).

Основные обязанности доверителя по договору морского посредничества состоят в том, что он должен: обеспечивать морского брокера средствами, необходимыми для исполнения поручения; возмещать ему понесенные издержки; уплатить морскому брокеру причитающееся ему

вознаграждение.

Условия о размере вознаграждения морского брокера и о порядке возмещения понесенных им расходов по договору морского посредничества приобретают особое значение, когда морской брокер уполномочен на одновременное коммерческое представительство обеих сторон в заключаемом договоре. В соответствии с п. 2 ст. 184 ГК в подобном случае коммерческий представитель вправе требовать уплаты обусловленного вознаграждения и возмещения понесенных им при исполнении поручения издержек от сторон договора в равных долях, если иное не предусмотрено соглашением между ними. Данное положение должно учитываться сторонами при заключении договоров морского посредничества, допускающего одновременное представление морским брокером интересов обеих сторон в заключаемой сделке. По мнению М.И. Брагинского, данное обстоятельство является "гарантией для будущих контрагентов коммерческого представителя... Речь идет о том, что и вознаграждение, и возмещение издержек, которые понесены им при исполнении поручения, коммерческий представитель может истребовать от тех, кого он одновременно представляет, лишь в равных долях. Таким образом, законодатель откровенно стремился избежать ситуации, при которой коммерческий представитель будет оказывать предпочтение тому из контрагентов, кто уплатит ему больше. Приведенное правило (п. 2 ст. 184 ГК) не действует, лишь если стороны договорятся об ином (т.е. о неравной оплате). Имеется в виду, что каждый из представляемых будет в таком случае знать, что, собственно говоря, его ожидает при совершении договора с данным коммерческим представителем, и именно на это он и дает свое согласие" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 310.

4. Прекращение договора

В главе XIV КТМ отсутствуют нормы о порядке прекращения договора морского посредничества, поэтому, учитывая несомненное сходство правоотношений и фидуциарный характер указанного договора, должны применяться по аналогии закона положения о прекращении договора поручения. В связи с изложенным можно сделать вывод о том, что доверитель вправе отменить свое поручение, а морской брокер отказаться от него (т.е. расторгнуть договор в одностороннем порядке) во всякое время по своему усмотрению при условии, что сторона, отказывающаяся от договора, должна уведомить другую сторону о его прекращении не позднее чем за 30 дней (если договором не предусмотрен более длительный срок) до даты прекращения договора (ст. 977 ГК).

Последствием досрочного одностороннего прекращения договора для доверителя должна являться его обязанность возместить морскому брокеру понесенные при исполнении договора издержки, а также уплатить ему вознаграждение соразмерно выполненной им работе. Кроме того, досрочное расторжение договора морского посредничества доверителем порождает его обязанность возместить морскому брокеру убытки, причиненные прекращением договора. Аналогичная обязанность возникает и у морского брокера, если последний воспользуется своим правом отказаться от договора морского посредничества (ст. 978 ГК).

Глава XVII. ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

1. Понятие договора

По договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретатель), понесенные убытки (ст. 246 КТМ).

Морское страхование - одна из разновидностей имущественного страхования, о чем свидетельствует определение договора имущественного страхования, содержащееся в п. 1 ст. 929 ГК. Согласно данной статье по договору имущественного страхования одна сторона (страховщик) обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю) или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в застрахованном имуществе либо убытки в связи с иными имущественными интересами страхователя (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Вместе с тем договору морского страхования, несмотря на то что он не относится к самостоятельным гражданско-правовым договорам (таким является договор страхования), а представляет собой лишь его разновидность (отдельным видом договора страхования является договор имущественного страхования), принадлежит особая роль в развитии договорного права. Дело в том, что именно с морского страхования началось развитие страхования вообще, данное обстоятельство предопределило его приоритетное правовое регулирование специальными нормами, что находит отражение и в системе современного законодательства о страховании. На данное обстоятельство (особую роль морского страхования) неоднократно обращалось внимание российскими правоведами.

Так, Д.И. Мейер, анализируя состояние российского дореволюционного законодательства (первая половина XIX в.) о страховании, указывал: "Наше законодательство дает очень немного определений относительно этого договора; в Своде гражданских законов всего две статьи содержат о нем определения. В Уставе торговом есть особая глава о морском страховании, о страховании от огня, от скотского падежа и тому подобного, так как эти страхования производятся компаниями на акциях, излагается в уставах страховых обществ. Точно так же, как и определения законодательства о морском страховании, они дополняются уставами страховых от морских опасностей обществ и пока служат главным источником для изучения договора страхования" <*>.

<*> Мейер Д.И. Русское гражданское право (в 2 ч.). По исправленному и дополненному 8-му изд. 1902 г. Изд. 2-е, испр. М., 2000. С. 681.

Еще более определенно высказывался на этот счет Г.Ф. Шершеневич, который писал: "Морское страхование является видом вообще страхования и притом, с исторической точки зрения, первоначальным, который послужил образцом для других форм страхования. По своей природе

морское страхование не должно ничем отличаться от сухопутного и слияние их - вопрос времени. В нормировании морского страхования со стороны русского законодателя нельзя не заметить той особенности, что договор этот определяется: а) волей контрагентов; в) русскими законами; с) за молчанием последних иностранными законами..." <*>.

<*> Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. По изданию 1914 г. М., 1994. С. 331.

При проведении первых кодификаций гражданского и торгового права (Франция, Германия) сказалась особая роль договора морского страхования. Так, во Франции Торговый кодекс регулировал исключительно морское страхование, а в Гражданском кодексе (ФГК) упоминание о договоре страхования содержалось лишь в одной статье: указанный договор был включен в перечень так называемых рисковых договоров (ст. 1961 ФГК). Однако, как отмечает М.И. Брагинский, "представление об этом договоре оказалось очень узким, поскольку в той же статье подчеркивалось, что данный договор, как и другой, включенный в указанный перечень (имеется в виду договор морского займа), "регулируется морскими законами". Тем самым сфера действия соответствующего договора (страхования) оказалась ограниченной областью того же, в конечном счете, морского страхования" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 495.

Аналогичный подход обнаружил себя и при проведении некоторых последних кодификаций гражданского права. "Среди других, - пишет М.И. Брагинский, - может быть назван также Гражданский кодекс Квебека. В отличие от большинства аналогичных актов других стран, в нем страхование прямо делится на морское и наземное... Абсолютное большинство норм соответствующей главы посвящены все же морскому страхованию" <*>.

<*> Там же. С. 498.

Действующий сегодня российский Гражданский кодекс не акцентирует внимание на морском страховании, а обеспечивает детальное регулирование как общих положений, относящихся в целом к обязательствам по страхованию, так и отдельных договорных видов соответствующих правоотношений. Тем не менее и здесь можно заметить существенную особенность правового регулирования: отношения, связанные с морским страхованием, отнесены к специальным видам страхования (наряду со страхованием иностранных инвестиций от некоммерческих рисков, медицинским страхованием, страхованием пенсий и банковских вкладов), которые могут быть урегулированы отдельными специальными законами (ст. 970 ГК). "При этом, - подчеркивает М.И. Брагинский, - речь идет в равной мере как о специальных законах, посвященных соответствующим разновидностям страхования, так и о более общих законах. Примером последних может служить КТМ. В новом Кодексе, как и в том, который ему предшествовал (КТМ СССР 1968 г.), содержится глава, посвященная морскому страхованию. Поскольку морское страхование входит в перечень, содержащийся в ст. 970 ГК, нормы, включенные в гл. XV КТМ ("Договор морского страхования"),

обладают приоритетом по отношению к статьям гл. 48 ГК" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 507.

Определяя соотношение правил о договоре морского страхования, содержащихся в КТМ, и норм о договоре страхования, помещенных в ГК (глава 48), В.А. Мусин подчеркивает субсидиарный характер действия последних применительно к отношениям, связанным с морским страхованием. Он пишет: "Вместе с тем согласно ст. 970 ГК правила о страховании, предусмотренные главой 48 ГК, применяются и к некоторым специфическим видам страхования, включая морское, "постольку, поскольку законами об этих видах страхования не установлено иное". Это означает, что отношения по морскому страхованию регулируются нормами главы 48 ГК в той мере, в какой они не урегулированы нормами главы XV КТМ... Таким образом, нормы главы XV КТМ преобладают в сфере морского страхования как над нормами Закона "Об организации страхового дела в Российской Федерации", так и над нормами главы 48 ГК" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 414 - 415 (автор Комментария к главе XV КТМ - В.А. Мусин).

Нельзя не заметить еще одну особенность правового регулирования договора морского страхования, проистекающую из КТМ и характерную для всех договоров, им регулируемых. Согласно ст. 247 КТМ правила, установленные главой XV КТМ, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. И только в случаях, прямо указанных в этой главе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным КТМ, ничтожно <*>.

<*> Такие случаи установлены лишь применительно к абандону (ст. 278, 279 КТМ).

Как и в случаях с другими договорами, регулируемые КТМ, диспозитивный характер норм о договоре морского страхования обычно толкуется таким образом, что данное обстоятельство позволяет сторонам заключать договоры морского страхования на условиях, наиболее широко применяемых в соответствующей области морской торговли, даже если они отличаются от правил главы XV КТМ <*>.

<*> См., например: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 419.

Однако при этом столь же обычно не рассматривается вопрос о возможности для сторон соответствующего договора, отказавшихся от применения правил, содержащихся в КТМ, таким же образом нейтрализовать действие норм ГК о договоре имущественного страхования, подлежащих, как известно, субсидиарному применению. Видимо, наличие такого права у сторон по договору

морского страхования считается чем-то само собой разумеющимся. Представляется, что поставленный здесь вопрос не имеет столь однозначного ответа. Более того, с формально-юридической точки зрения предоставление приоритета правилам КТМ о договоре морского страхования перед нормами ГК о договоре имущественного страхования означает лишь то, что положения, предусмотренные главой 48 ГК, "применяются к отношениям по... морскому страхованию... постольку, поскольку законами (т.е. КТМ. - В.В.)... не установлено иное" (ст. 970 ГК). Речь идет о том, что "нейтрализовать" действие норм ГК можно лишь путем включения в КТМ правил, которые регулируют соответствующие отношения, вытекающие из договора морского страхования, иначе, нежели ГК, либо вовсе исключают его применение. Однако эта задача не может быть выполнена нормой, придающей самим правилам КТМ диспозитивный характер, поскольку исключение соглашением сторон действия этих правил не может означать автоматического приостановления применения к их правоотношениям субсидиарных норм, содержащихся в ГК, если только сами эти нормы не носят диспозитивного характера. Во всяком случае, этот вопрос нуждается, как минимум, в судебном толковании.

Основным квалифицирующим признаком, позволяющим выделять договор морского страхования в качестве отдельного вида договора имущественного страхования, является особый объект морского страхования. В соответствии со ст. 249 КТМ объектом морского страхования может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием, - судно, строящееся судно, груз, фрахт, а также плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, ожидаемая от груза прибыль и другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования, заработная плата и иные причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя страховщиком риск (перестрахование). Объект морского страхования должен быть указан в договоре морского страхования.

Итак, объектом морского страхования может служить "всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием". Участники отношений, связанных с торговым мореплаванием, имеют различные имущественные интересы. Еще Д.И. Мейер указывал: "Существенно только, чтобы страхование сделано было в пользу лица, непосредственно заинтересованного целостью застрахованного имущества: иначе оно считается недействительным" <*>.

<*> Мейер Д.И. Указ. соч. С. 687.

Такой подход сохранен и в действующем сегодня законодательстве; он обнаруживает себя, в частности, в ст. 930 ГК, согласно которой имущество может быть застраховано по договору страхования в пользу лица (страхователя или выгодоприобретателя), имеющего основанный на законе, ином правовом акте или договоре интерес в сохранении этого имущества, а договор, заключенный при отсутствии такого интереса у указанных лиц, объявляется недействительным.

Договору страхования имущества (ст. 930 ГК), по которому объектом страхования выступает интерес в виде риска утраты (гибели), недостачи или повреждения определенного имущества, в морском страховании соответствует договор страхования судна (строящегося судна) или груза.

Страховой интерес в судне принадлежит его собственнику или субъекту иного ограниченного

вещного права (хозяйственного ведения или оперативного управления), ибо указанные лица по общему правилу несут риск случайной гибели или случайного повреждения судна (ст. 211 ГК). Естественно, в случаях, когда такой риск переносится договором на другое лицо (например, на фрахтователя или иного судовладельца), оно вправе застраховать свой имущественный интерес в судне.

В страховании груза заинтересован прежде всего его собственник (грузовладелец) вплоть до его передачи другому лицу (получателю). Как известно, передачей признается вручение вещи приобретателю, а равно сдача перевозчику для отправки приобретателю (п. 1 ст. 224 ГК). Однако момент перехода риска случайной гибели или повреждения груза может и не совпадать с передачей вещи. Например, по договору купли-продажи риск случайной гибели или случайного повреждения товара, проданного во время его нахождения в пути, переходит на покупателя с момента заключения договора купли-продажи, если иное не предусмотрено таким договором или обычаями делового оборота (п. 2 ст. 459 ГК). Во всяком случае, в роли страхователя груза может выступать лицо, на котором лежит такой риск в момент заключения договора страхования груза.

Лицом, заинтересованным в страховании фрахта, может быть как судовладелец, так и грузовладелец в зависимости от порядка уплаты фрахтовых платежей и, как следствие, от того, кто из них рискует утратить право на фрахт (взыскание или обратное истребование). По этому поводу В.А. Мусин пишет: "Это предопределяется условиями внесения фрахта. Если, например, фрахт подлежит оплате до отправления груза на условиях "lost or not lost", т.е. не может быть взыскан невзирая на гибель груза, интерес в страховании фрахта принадлежит грузовладельцу, причем фрахт страхуется в том же порядке, что и груз. Иногда, однако, фрахт вносится после доставки груза в порт назначения. В таком случае страховой интерес во фрахте имеет судовладелец. Тогда фрахт страхуется в том же порядке, что и судно" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 422 - 423.

При страховании судовладельцем платы за проезд и провоз багажа по договору морской перевозки пассажира оказывается застрахованным риск судовладельца утратить указанные платежи (уплаченные пассажиром при заключении договора), когда есть основания для их возврата в случаях, предусмотренных законом. Имеются в виду, например, ситуации, когда обязанность перевозчика возратить полученную от пассажира плату за проезд и за провоз багажа возникает в связи с отказом пассажира от договора морской перевозки вследствие болезни или по причинам, зависящим от перевозчика (ст. 183 КТМ).

Грузополучатель, являющийся собственником груза или обладателем права требования передачи груза, основанного на договоре о его приобретении, имеет страховой интерес в прибыли, которая может быть им получена от реализации груза в пункте назначения. Ожидаемая прибыль может быть застрахована вместе с грузом либо отдельно. Что касается "других обеспечиваемых судном, грузом и фрахтом требований", которые также признаются возможными объектами страхования, то в качестве таковых обычно выступают требования о вознаграждении за спасение судна или иного имущества, а также об уплате взносов по общей аварии.

В качестве имущественных интересов, связанных с торговым мореплаванием, которые могут быть объектами имущественного страхования, признаются также заработная плата и иные

причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию. В литературе принято считать, что указанные платежи по своей правовой природе носят характер имущественной ответственности судовладельца перед капитаном и иными членами экипажа судна. "Эта ответственность, - пишет, например, В.А. Мусин, - может быть как деликтной (платежи в возмещение вреда, причиненного жизни или здоровью упомянутых лиц), так и договорной (заработная плата, расходы на репатриацию и иные платежи, возлагаемые на судовладельца по условиям трудовых контрактов, заключенных им с членами экипажа судна). Согласно прямым и императивным нормам ГК (в КТМ данный вопрос не затронут) выгодоприобретателями в этих случаях являются лица, уполномоченные на получение соответствующих платежей от судовладельца, т.е. капитан и другие члены экипажа судна, независимо от того, указаны ли они в этом качестве в договоре страхования... Судовладелец в таких случаях действует только как страхователь" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 423.

К числу объектов морского страхования относится также ответственность судовладельца. Речь идет о риске имущественной ответственности как по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда (ст. 931 ГК), так и об ответственности судовладельца за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств. В последнем случае риск ответственности за нарушение договора считается застрахованным в пользу стороны, перед которой по условиям этого договора страхователь (судовладелец) должен нести соответствующую ответственность, - выгодоприобретателя, даже если договор страхования заключен в пользу другого лица либо в нем не сказано, в чью пользу он заключен (п. 3 ст. 932 ГК). Обычно таким страхованием покрывается ответственность судовладельца (перевозчика) за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки.

И, наконец, в качестве возможного объекта морского страхования в ст. 249 КТМ упомянут принятый на себя страховщиком риск (перестрахование). Как предусмотрено ст. 967 ГК, риск выплаты страхового возмещения или страховой суммы, принятый на себя страховщиком по договору страхования, может быть им застрахован полностью или частично у другого страховщика по заключенному с последним договору перестрахования. Отношения по договору перестрахования регулируются правилами, подлежащими применению в отношении страхования предпринимательского риска, если договором не предусмотрено иное. При этом страховщик по основному договору страхования, заключивший договор перестрахования, считается в этом последнем договоре страхователем, а по основному договору страхования он остается ответственным перед страхователем за выплату страхового возмещения.

В свое время Д.И. Мейер раскрывал смысл операции по перестрахованию следующим образом: "Расчет при этом, во-первых, тот, что если страховая компания часто прибегает к такого рода сделке с другой страховой компанией, то ей делается уступка в премии, так что сама она получает более значительную премию, нежели платит, и, следовательно, разность составляет ее барыш. Во-вторых, страховой компании неловко отказываться от принятия имущества на страх - этим она может отбить от себя страхователей. Поэтому, хотя в последнем случае, по соображениям компании, для нее и невыгодно принять на страх какое-либо имущество, она все-таки не отказывает в этом, но для того, чтобы обезопасить себя от убытков, сама застраховывает это преимущество в другой страховой компании" <*>.

<*> Мейер Д.И. Указ. соч. С. 688.

Принципиальное значение для договора морского страхования имеет определение его сторонами характера события, на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая). Определение страхового случая содержится в п. 2 ст. 9 Федерального закона "Об организации страхового дела в Российской Федерации" <*>. Согласно этой норме страховым случаем признается совершившееся событие, предусмотренное договором страхования или законом, с наступлением которого связывается возникновение у страховщика обязанности произвести страховую выплату страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю или иным третьим лицам.

<*> СЗ РФ. 1998. N 1. Ст. 4; 1999. N 47. Ст. 562.

Соответствующее событие может быть квалифицировано в качестве страхового случая при условии, что его причиной послужили опасности и случайности, определенные в договоре. Указанные опасности и случайности обычно именуют страховыми рисками. Страховым риском признается предполагаемое событие, на случай наступления которого проводится страхование. Страховому риску должны быть присущи два неперенных признака: вероятность и случайность. По этому поводу М.И. Брагинский пишет: "Вероятность означает, прежде всего, возможность наступления соответствующего события. По этой причине за пределами риска находится случай, наступление которого абсолютно исключено. "Случайность" соотносительна понятию "вероятность" <*>. Значение отмеченной соотносительности указанных понятий М.И. Брагинский предлагает понимать, имея в виду антиподы каждого из них, а именно то, что исключается отнесение к страховым рискам событий, во-первых, неперенных, т.е. таких, которые произойдут неизбежно или, по крайней мере, в точно обозначенное время, и, во-вторых, нельзя производить страхование событий, которые, напротив, произойти не могут <***>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 526.

<***> Там же.

По общему правилу, предусмотренному ГК (п. 1 ст. 958), признак вероятности наступления предполагаемого события должен присутствовать в течение всего срока действия договора страхования. При отпадении возможности наступления страхового случая и прекращении существования страхового риска договор страхования прекращается. Однако в ст. 261 КТМ на этот счет предусмотрено специальное правило применительно к договору морского страхования: указанный договор сохраняет силу, если даже к моменту его заключения миновала возможность возникновения убытков, подлежащих возмещению, или такие убытки уже возникли. Правда, в случае, если страховщик при заключении договора морского страхования знал или должен был знать, что возможность наступления страхового случая исключена, либо страхователь (выгодоприобретатель) знал или должен был знать о возникших и подлежащих возмещению

страховщиком убытках, исполнение договора морского страхования не является обязательным для стороны, которой не было известно о таких обстоятельствах.

Комментируя данную норму КТМ, представляющую собой исключение из общего правила, В.А. Мусин подчеркивает, что законодателем учтено, что "имущество, связанное с торговым мореплаванием, подчас отчуждается в то время, когда оно находится в иностранном порту или в море и страхователь может не иметь сведений о состоянии этого имущества в данный момент. Но именно неизвестность судьбы имущества в сочетании с возможностью его гибели или повреждения от определенных вредоносных факторов как раз и является главной предпосылкой страхового обязательства. Поэтому договор морского страхования остается в силе, если при его заключении контрагенты не знали и не могли знать о наступлении убытков либо об отпадении угрозы их наступления" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 446.

Ввиду важности роли, которую в отношениях по договору страхования играют страховой риск и правильная оценка степени вероятности наступления события, которое может быть прекращено страховым случаем, для страховщика первостепенное значение приобретает своевременное получение от страхователя достоверной информации о соответствующем риске. В связи с этим М.И. Брагинский отмечает, что, "решая вопрос о заключении договора страхования и о конкретных его условиях (прежде всего имеется в виду, естественно, размер страховой премии в соотношении с определенным расчетным путем предельным размером ответственности страховщика), страховщик должен обладать сведениями, которые могут иметь существенное значение для установления вероятности наступления страхового случая, с одной стороны, и размера возможных убытков - с другой. Такие сведения должен сообщить страховщику страхователь" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 527 - 528.

Поэтому в КТМ (ст. 250) предусмотрена обязанность страхователя сообщить страховщику при заключении договора морского страхования сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени риска и которые известны или должны быть известны страхователю, а также сведения, запрошенные страховщиком. Страхователь освобожден от необходимости сообщать страховщику лишь общеизвестные сведения и сведения, о которых должно быть известно страховщику.

Аналогичная обязанность страхователя предусмотрена ст. 944 ГК в отношении всякого договора страхования. Вместе с тем нельзя не видеть разницу в последствиях неисполнения или ненадлежащего исполнения страхователем этой обязанности. По общему правилу, содержащемуся в п. 3 ст. 944 ГК, если после заключения договора страхования будет установлено, что страхователь сообщил страховщику заведомо ложные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков от его наступления (страхового риска), страховщик вправе потребовать признания договора недействительным и применения последствий, предусмотренных п. 2 ст. 179 ГК. Как видим, речь идет о квалификации договора страхования в качестве сделки, совершенной под влиянием обмана,

которая является оспоримой и может быть признана недействительной только судом по иску потерпевшего (страховщика). Если такое решение суда состоится, то потерпевшему возвращается другой стороной (в нашем случае - страхователем) все полученное ею по сделке. Имущество, полученное по сделке потерпевшим от другой стороны, а также причитавшееся ему в возмещение переданного другой стороне, обращается в доход Российской Федерации. При невозможности передать имущество в доход государства в натуре взыскивается его стоимость в деньгах. Кроме того, потерпевшему возмещается другой стороной причиненный ему реальный ущерб.

Применительно к договору морского страхования действует специальное правило о последствиях неисполнения страхователем обязанности сообщить страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени риска, исключающее действие общих положений о возможности признания договора страхования недействительной сделкой и применения последствий, предусмотренных п. 2 ст. 179 ГК (п. 3 ст. 944 ГК). Согласно п. 2 ст. 250 КТМ при несообщении страхователем сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, или при сообщении им неверных сведений страховщик вправе отказаться от исполнения договора морского страхования. При этом страховая премия причитается страховщику, если страхователь не докажет, что несообщение им сведений или сообщение неверных сведений произошло не по его вине.

Как видим, положение страховщика в договоре морского страхования выглядит гораздо предпочтительней, нежели в общем договоре страхования: ему не нужно добиваться по суду признания договора страхования недействительной сделкой, поскольку он наделен правом одностороннего отказа от исполнения этого договора; реализация страховщиком права на отказ от исполнения договора морского страхования не влечет для него автоматическую утрату страховой премии, как это имеет место при признании судом договора страхования недействительной сделкой, совершенной под влиянием обмана, когда полученная страховщиком от страхователя страховая премия подлежит взысканию в доход государства. Напротив, п. 2 ст. 250 КТМ презюмируются как право страховщика на отказ от договора морского страхования при условии объективной недостоверности сведений, представленных страхователем, либо непредоставления их страховщику, так и его право на страховую премию, которое может быть оспорено страхователем лишь в том случае, если он докажет, что несообщение им сведений или сообщение неверных сведений произошло не по его вине, т.е. бремя доказывания данных обстоятельств возлагается на страхователя.

Право страховщика по договору морского страхования на отказ от исполнения договора (в равной мере, как и право страховщика по общему договору страхования на признание его недействительным) ограничено: оно не может быть использовано, если обстоятельства, которые имеют существенное значение для определения степени риска и о которых не сообщил страхователь при заключении договора, впоследствии отпали (п. 3 ст. 250 КТМ), а также в случае, когда несмотря на то, что при заключении договора отсутствовали ответы страхователя на вопросы о сведениях, запрошенных страховщиком, последний все же заключил договор морского страхования (п. 4 ст. 250 КТМ).

С точки зрения общей гражданско-правовой квалификации договора морского страхования указанный договор является одной из разновидностей (подвидов) договора имущественного страхования, который, в свою очередь, является отдельным видом договора страхования.

Договор морского страхования является двусторонним (так как права и обязанности по этому договору возложены на обе стороны), возмездным (поскольку услуги, оказываемые страховщиком, подлежат оплате в виде страховой премии) и реальным (так как он вступает в силу в момент уплаты

страховой премии).

2. Субъекты договора

Как видно из определения договора морского страхования (ст. 246 КТМ), субъектами этого договора являются страховщик и страхователь. Состав участников договорных отношений при определенных условиях может быть расширен за счет третьего лица, в пользу которого заключается договор морского страхования, - выгодоприобретателя.

Особое место в договоре морского страхования занимает страховщик, поскольку, как подчеркивает М.И. Брагинский, "именно с его действиями связано достижение основной цели, ради которой возникает страховое правоотношение, - выплаты определенной суммы в размере и в случаях, предусмотренных в договоре..." <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 509.

В КТМ (глава XV) отсутствуют какие-либо положения о требованиях, предъявляемых к страховщику как субъекту правоотношений по морскому страхованию. В ГК применительно к общему договору страхования на этот счет имеются лаконичные правила, согласно которым в качестве страховщиков договоры страхования могут заключать юридические лица, имеющие разрешения (лицензии) на осуществление страхования соответствующего вида. Однако конкретные требования, которым должны отвечать страховые организации, порядок лицензирования их деятельности и осуществления государственного надзора за этой деятельностью определяются законами о страховании (ст. 938 ГК).

В настоящее время законом, определяющим требования, предъявляемые к страховым организациям, является Федеральный закон "Об организации страхового дела в Российской Федерации" (далее - Закон об организации страхового дела). Собственно характер этих требований предопределен их направленностью на обеспечение финансовой устойчивости страховых организаций и их способности выполнять свои обязательства, связанные с денежными выплатами страхователям. На это обстоятельство обращает внимание М.И. Брагинский, который подчеркивает, что, поскольку "в конечном счете все обязанности страховщика сводятся к одной - выплате денег, законодатель уделяет большое внимание созданию необходимых гарантий получения соответствующей суммы от страховщика. А с учетом особого публичного интереса к страхованию существенную часть страхового законодательства представляют собой нормы, прямо или косвенно связанные с обеспечением реальности такой гарантии" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 509.

В связи с этим законодателем прежде всего существенно ограничивается круг лиц, участников имущественного оборота, которые могут выступать в страховых правоотношениях в роли страховщиков. В Законе об организации страхового дела (ст. 6) предусмотрено, что страховщиками

могут быть юридические лица любой организационно-правовой формы, предусмотренной законодательством Российской Федерации, созданные для осуществления страховой деятельности. Таким образом, из круга страховщиков исключаются физические лица, в том числе и являющиеся индивидуальными предпринимателями.

Подобный подход является традиционным для российского законодательства и отечественной гражданско-правовой доктрины. Еще Д.И. Мейер в свое время подчеркивал, что "участие в роли страховщика преимущественно юридического лица объясняется экономическими условиями страхования: оно составляет довольно выгодную спекуляцию, сопряженную, однако же, со значительным риском; поэтому естественно, что отдельное лицо уклоняется от такого риска, не решается подвергнуть ему свои имущественные средства..." Более того, по мнению Д.И. Мейера, "и товарищества двух, трех, десяти лиц недостаточно, чтобы обезопасить страховщика", поэтому в роли страховщика он видел лишь крупные акционерные компании. "Итак, - писал Д.И. Мейер, - только компания на акциях может заниматься страхованием как промыслом: тут отдельные лица как участники компании отвечают только по мере своих вкладов, так что другие их имущественные средства вне риска. Кроме того, чтобы страхование как промысел было действительно выгодным, а вознаграждения за ущерб не превышали сумму, получаемую страховщиком в виде премии за страхование, нужно значительное распространение круга деятельности страховщика. Но для этого необходимо, чтобы его имущественные средства были значительными, а публика имела полное доверие к его состоятельности. Однако такие средства редко бывают у одного лица, и даже не без труда собираются при учреждении компании на акциях" <*>.

<*> Мейер Д.И. Указ. соч. С. 687 - 688.

Думается, аргументация Д.И. Мейера в пользу ограничения круга страховщиков лишь организациями - юридическими лицами должна восприниматься и в современных условиях. Кроме того, поскольку страховая деятельность является деятельностью предпринимательской, круг "претендентов" на роль страховщика из числа юридических лиц следует ограничить лишь коммерческими организациями.

Исключением, подтверждающим указанное общее правило, является случай взаимного страхования, когда общества взаимного страхования, являющиеся некоммерческими организациями, осуществляют страхование имущества и иных имущественных интересов своих членов (такое страхование производится непосредственно на основании членства, если учредительными документами общества не предусмотрено заключение договоров страхования). Общество взаимного страхования, если это предусмотрено его учредительными документами, может в качестве страховщика осуществлять страхование интересов и других лиц, не являющихся членами общества, однако в этом случае само общество взаимного страхования должно быть образовано в форме коммерческой организации, иметь лицензию на осуществление соответствующего вида страхования и отвечать всем иным требованиям, предъявляемым к страховым организациям (ст. 968 ГК).

Страховщиком может быть только такая страховая организация, которая изначально создана именно для осуществления страховой деятельности, что должно быть отражено в ее учредительных документах. Дело в том, что страховые организации, в отличие от других коммерческих организаций, обладают не общей, а целевой правоспособностью: Закон об организации страхового дела содержит прямой запрет страховым организациям заниматься иными видами предпринимательской

деятельности (производственной, торгово-посреднической, банковской).

Как уже отмечалось, в соответствии с Законом об организации страхового дела (ст. 32) и ГК (ст. 938) страховщик должен обладать лицензией на осуществление страховой деятельности. Причем лицензируются конкретные виды страховой деятельности, а не страхование вообще. Поэтому страховая организация вправе осуществлять только те виды страховой деятельности, которые прямо обозначены в лицензии. Для получения лицензии страховая организация должна приложить к своей заявке на получение лицензии, направляемой в лицензирующий орган, учредительные документы, свидетельство о государственной регистрации, справку о размере уставного капитала, экономическое обоснование страховой деятельности, расчеты страховых тарифов, стандартные правила страхования и другие документы (ст. 32 Закона).

Закон об организации страхового дела содержит ряд требований, направленных на обеспечение финансовой устойчивости страховых организаций. К их числу относятся, в частности, следующие требования: минимальный размер уставного капитала на день подачи страховой организацией документов для получения лицензии на осуществление имущественного страхования должен составить не менее 25 тысяч установленных законом минимальных размеров оплаты труда (ст. 25 Закона); страховым организациям вменяется в обязанность образовывать из полученных страховых взносов необходимые для предстоящих страховых выплат страховые резервы (ст. 26 Закона); страховщики, принявшие на себя обязательства в объемах, превышающих возможности их исполнения за счет собственных средств и страховых резервов, обязаны застраховать у перестраховщиков свой риск исполнения соответствующих обязательств (ст. 27 Закона).

В определенных случаях в страховых обязательствах допускается множественность лиц на стороне страховщика (сострахование). Согласно ст. 953 ГК объект страхования может быть застрахован по одному договору страхования совместно несколькими страховщиками (сострахование). Особенность правового регулирования отношений сострахования состоит в том, что, если в соответствующем договоре не определены права и обязанности каждого из страховщиков, они отвечают за выплату страхового возмещения перед страхователем (выгодоприобретателем) как солидарные должники.

Другая сторона в договоре морского страхования, являющаяся контрагентом страховщика, - страхователь. В отличие от страховщика, в роли страхователя может выступать любое юридическое или физическое лицо (п. 1 ст. 927 ГК), являющееся участником имущественного оборота. Законодательство о страховании не предъявляет к ним никаких дополнительных требований. Какие-либо ограничения возможности участия в договоре страхования могут проистекать лишь из закона или из характера договора. Так, в силу того что объектом морского страхования может быть имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием, очевидно, что страхователями по договору морского страхования могут являться лишь те организации и граждане, деятельность которых связана с морской торговлей. Наравне с российскими гражданами право на страховую защиту (и, следовательно, возможность выступать в роли страхователей) предоставляется иностранным гражданам, лицам без гражданства и иностранным юридическим лицам (ст. 34 Закона об организации страхового дела).

На стороне страхователя в договоре страхования возможна перемена лиц в обязательстве. Переход прав страхователя к другому лицу может быть осуществлен как путем уступки прав (цессия), так и по основаниям, предусмотренным законом. Согласно ст. 960 ГК при переходе прав на застрахованное имущество от лица, в интересах которого был заключен договор страхования, к другому лицу права и обязанности по этому договору переходят к лицу, к которому перешли права на

имущество. Указанное лицо, к которому перешли права на застрахованное имущество, должно незамедлительно письменно уведомить об этом страховщика.

Особенность правового регулирования договора морского страхования состоит в дифференцированном регулировании последствий перехода прав страхователя соответственно на застрахованный груз и на застрахованное судно. В первом случае, когда отчуждается застрахованный груз, договор морского страхования сохраняет силу, все права и обязанности страхователя переходят на приобретателя груза; причем в отличие от договора страхования имущества (ст. 960 ГК) приобретатель груза освобожден от обязанности уведомления страховщика о переходе к нему прав на застрахованный груз, а прежний страхователь, не уплативший страховщику страховую премию, не выбывает из обязательства, поскольку несет обязанность по ее уплате страховщику совместно с приобретателем груза (за исключением случая, когда в его страховом полисе отсутствует указание на неуплату страховой премии) (ст. 257 КТМ).

Во втором случае отчуждение морского судна влечет прекращение договора морского страхования без правопреемства по обязательствам. Лишь в том случае, если застрахованное судно отчуждается во время рейса, по требованию страхователя договор морского страхования остается в силе до окончания рейса, и до этого момента на приобретателя этого судна переходят все права и обязанности страхователя по договору. Аналогичные последствия наступают также в случае передачи застрахованного судна во владение и пользование фрахтователю по бербоут-чартеру. Указанные правила применяются также к договору морского страхования ответственности судовладельца (ст. 258 КТМ).

Заметная разница в предусмотренных последствиях перехода прав соответственно на застрахованный груз и на застрахованное судно объясняется в литературе потребностями имущественного оборота и необходимостью защиты прав страховщика (при отчуждении застрахованного судна). Так, В.А. Мусин, комментируя соответствующие положения КТМ, обращает внимание на то, что "грузы (в особенности внешнеторговые) приобретаются, как правило, для их последующей перепродажи, а самая сделка часто заключается на условиях СИФ или СИП, когда затраты на страхование входят в покупную цену товара. Вот почему в случае отчуждения застрахованного груза договор морского страхования сохраняет силу" <*>. Когда же отчуждается застрахованное судно, "оно переходит к лицу, в отношении которого страховщик, возможно, не располагает информацией, достаточной для принятия решения о сохранении договора в силе. Соответственно договор перестает действовать. Эта норма объективно направлена на обеспечение интересов страховщика" <***>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 436.

<***> Там же. С. 437.

Как отмечалось ранее, состав участников правоотношений по морскому страхованию может быть расширен за счет лица, в пользу которого заключен договор морского страхования - выгодоприобретателя. В соответствии со ст. 253 КТМ договор морского страхования может быть заключен страхователем в свою пользу или в пользу выгодоприобретателя независимо от того, указано ли имя или наименование выгодоприобретателя в договоре. В случае, когда договор морского страхования заключен без указания имени или наименования выгодоприобретателя,

страховщик выдает страхователю страховой полис или иной страховой документ на имя предъявителя.

Объясняя правовую природу отношений по договору морского страхования с участием выгодоприобретателя, В.А. Мусин призывает "проводить различие между сторонами договора как сделки и сторонами страхового обязательства, возникшего из этого договора... Применительно к обязательству нужно различать две ситуации в зависимости от того, кому принадлежит страховой интерес: страхователю или выгодоприобретателю. В первом случае стороны договора и стороны обязательства совпадают. Во втором случае такого совпадения нет, поскольку в числе сторон обязательства помимо страховщика и страхователя фигурирует также выгодоприобретатель (обладатель страхового интереса), в пользу которого заключен договор" <*>.

<*> Там же. С. 432.

Представляется, однако, что назначение страхователем выгодоприобретателя не влияет на состав сторон страхового обязательства. Данное утверждение основано в том числе и на нормах, содержащихся в КТМ: ст. 254 предусмотрено, что в случае заключения договора морского страхования в пользу выгодоприобретателя страхователь несет все обязанности по договору (у выгодоприобретателя обязанности по этому договору могут возникнуть лишь в том случае, если договор заключен по его поручению либо при условии выражения им своего согласия на страхование); ст. 255 установлено, что при страховании в пользу выгодоприобретателя страхователь пользуется всеми правами по договору морского страхования без доверенности выгодоприобретателя. Однако пользоваться правами и нести обязанности по договору морского страхования страхователь может лишь как сторона этого обязательства.

Итак, и в том случае, когда договор морского страхования заключен в пользу выгодоприобретателя, сторонами обязательства, вытекающего из этого договора, остаются страховщик и страхователь. Специфика этого договора состоит не в замене страхователя на выгодоприобретателя в обязательстве, вытекающем из договора морского страхования, а в том, что такой договор конструируется по особой договорной модели - договору в пользу третьего лица. Подобные правоотношения подпадают под действие ст. 430 ГК, согласно которой договором в пользу третьего лица признается договор, в котором стороны установили, что должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу. Наступление каких-либо правовых последствий для сторон этого обязательства (в нашем случае - страховщика и страхователя) закон связывает с моментом выражения третьим лицом должнику намерения воспользоваться своим правом по договору. В частности, именно с этого момента стороны лишаются права расторгнуть или изменять заключенный ими договор без согласия третьего лица. Только с этого момента (после того, как выгодоприобретатель выполнил какую-либо из обязанностей по договору страхования или предъявил страховщику требование о выплате страхового возмещения или страховой суммы) выгодоприобретатель не может быть заменен страхователем другим лицом (ст. 959 ГК).

В связи с изложенным правильным представляется вывод М.И. Брагинского, который указывает: "С назначением выгодоприобретателя не только страховщик, но и страхователь не выбывают из договора. Это связано уже с тем, что приобретенное непосредственно из договора право носит секундарный характер. Для того чтобы оно трансформировалось в субъективное, способное к

защите право, выгодоприобретатель должен выразить на то свою волю. В противном случае носителем соответствующего права продолжает оставаться страхователь" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 519.

3. Порядок заключения и форма договора

Для того чтобы договор морского страхования считался заключенным, необходимо, чтобы между его сторонами (страховщиком и страхователем) в требуемой форме было достигнуто соглашение по всем существенным условиям этого договора (п. 1 ст. 432 ГК).

Договор морского страхования должен быть заключен в письменной форме (ст. 248 КТМ). Как известно, по общему правилу, относимому ко всякому гражданско-правовому договору, письменная форма договора считается соблюденной, когда договор заключен либо путем составления одного документа, подписанного сторонами, либо путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору (п. 2 ст. 434 ГК).

Применительно к договору морского страхования (впрочем, как и к любому договору страхования) из двух названных способов заключения договора в письменной форме применяется лишь первый (составление единого документа, подписанного сторонами). Второй способ (обмен достоверными документами посредством различных видов связи), предусмотренный п. 2 ст. 434 ГК, вытесняется из правоотношений по страхованию специальным правилом о том, что договор страхования может быть заключен путем вручения страховщиком страхователю на основании его письменного или устного заявления страхового полиса (свидетельства, сертификата, квитанции), подписанного страховщиком; в этом случае согласие страхователя заключить договор на предложенных страховщиком условиях подтверждается принятием от страховщика соответствующих документов (п. 2 ст. 940 ГК).

Объясняя правовую природу отношений, возникающих при заключении договора страхования указанным способом - путем принятия страхователем страхового полиса, выданного страховщиком, - М.И. Брагинский указывает: "Страховой полис согласно п. 2 ст. 940 ГК - это документ, который исходит от определенной стороны договора - страховщика и вручается контрагенту - страхователю в соответствии с его предварительно направленным страховщику письменным или устным заявлением. Указанное заявление страхователя по своей природе - обычный вызов на оферту. Сам полис, подписанный в таких случаях страховщиком, - это оферта. В свою очередь акцептом - стадией, завершающей заключение договора, - служит принятие полиса страхователем. Оно означает согласие страхователя заключить договор страхования на условиях, которые содержатся в полисе" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 595.

Вместе с тем страховому полису не всегда придается значение оферты, как это сделано в п. 2 ст. 940 ГК. Если договор страхования заключается в форме одного документа, подписанного сторонами, страховой полис, выдаваемый страховщиком, служит доказательством, удостоверяющим факт

заключения договора страхования, а также лишним подтверждением (односторонним) обязательства страховщика выплатить страхователю сумму страхового возмещения при наступлении предусмотренного договором страхового случая. Именно такой подход законодателя к страховому полису отмечается, например, в ст. 251 КТМ, согласно которой страховщик выдает страхователю документ, подтверждающий заключение договора морского страхования (страховой полис, страховой сертификат или другой страховой документ), а также вручает страхователю условия страхования.

В юридической литературе обращалось внимание на повышенную оборотоспособность страхового полиса по сравнению с иными документами, подтверждающими страхование. Так, применительно к ситуации, когда отчуждение застрахованного груза приводит к переходу всех прав и обязанностей страхователя по договору морского страхования к приобретателю груза, В.А. Мусин, подчеркивает, что страховой полис подлежит передаче приобретателю груза. "Полис передается, - пишет В.А. Мусин, - путем совершения передаточной надписи на нем (индоссамент). Индоссамент может быть ордерным... или бланковым... Полис, на котором učinена бланковая передаточная надпись, становится предъявительским документом, который затем может передаваться простым вручением другому лицу" <*>. К этому можно добавить, что при определенных условиях страховой полис может изначально приобретать форму предъявительского документа. В частности, это происходит, когда договор морского страхования заключается в пользу выгодоприобретателя без указания имени и наименования последнего (п. 2 ст. 253 КТМ). Учитывая также, что для реализации своих прав, вытекающих из договора морского страхования (получения суммы страхового возмещения при наступлении страхового случая), страхователь (выгодоприобретатель) должен предъявить страховщику страховой полис (ст. 256 КТМ), налицо несомненное сходство между страховым полисом и ценной бумагой.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 429.

Однако в юридической литературе уже давно сделан вывод о том, что страховой полис не является ценной бумагой <*>. По результатам анализа современного гражданского законодательства к такому же выводу пришел М.И. Брагинский, который пишет: "Об этом можно судить, прежде всего, по тому, что полис не есть удостоверение соответствующих имущественных прав непременно "с соблюдением установленной формы и обязательных реквизитов". Тем самым полис для своей действительности не должен удовлетворять указанному требованию, которое включено в определение ценных бумаг п. 1 ст. 142 ГК. "К этому следует добавить, - подчеркивает М.И. Брагинский, - и то, что ценными бумагами признаются документы, которые перечислены в ст. 143 ГК либо указаны в законах о ценных бумагах или в установленном ими порядке отнесены к числу ценных бумаг. Между тем ни в перечне, содержащемся в самой ст. 143 ГК, ни в других предусмотренных в нем актах полисы в качестве ценной бумаги не упомянуты" <***>.

<*> См., например: Серебровский В.И. Избранные труды по наследственному и страховому праву. М., 1999. С. 415 и сл.

<***> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 597.

Необходимо обратить внимание на специальный характер правила о последствии несоблюдения

письменной формы договора страхования. Если несоблюдение простой письменной формы гражданско-правовой сделки не делает ее автоматически недействительной, а только лишает стороны права в случае спора ссылаться в подтверждение сделки и ее условий на свидетельские показания при сохранении за ними возможности приводить письменные и другие доказательства (п. 1 ст. 162 ГК), то нарушение требования о письменной форме договора страхования влечет его недействительность (п. 1 ст. 940 ГК).

Одной из особенностей порядка заключения договора морского страхования (как и всякого иного договора страхования) можно признать то обстоятельство, что процесс заключения такого договора включает в себя стадию преддоговорных контактов сторон, на которые возлагается исполнение определенных обязанностей еще до момента собственно заключения договора. Речь идет, в частности, об обязанности страхователя сообщить страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени страхового риска (ст. 250 КТМ). Страховщик, в свою очередь, имеет право на предварительную оценку страхового риска: согласно ст. 945 ГК при заключении договора страхования имущества страховщик вправе произвести осмотр страхуемого имущества, а при необходимости назначить экспертизу в целях установления его действительной стоимости. Правда, оценка страхового риска страховщиком необязательна для страхователя, поэтому соответствующее условие договора страхования должно выработываться по соглашению сторон при заключении договора.

ГК (ст. 942) называет четыре существенных условия договора имущественного страхования, по которым стороны должны достичь соглашения при заключении указанного договора. К их числу относятся следующие условия: об определенном имуществе либо ином имущественном интересе, являющемся объектом страхования; о характере события, на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая); о размере страховой суммы; о сроке действия договора.

Под страховой суммой разумеется та денежная сумма, на которую страхователь страхует соответствующий имущественный интерес. Страховая сумма должна быть объявлена страхователем при заключении договора морского страхования. В случаях, когда объектом страхования является судно, груз или иное имущество, страховая сумма не может превышать их действительную стоимость в момент заключения договора морского страхования (страховую стоимость). Однако стороны не могут оспаривать страховую стоимость имущества, определенную договором морского страхования, если страховщик не докажет, что он намеренно введен в заблуждение страхователем. Если страховая сумма, указанная в договоре, превысит страховую сумму имущества, договор морского страхования будет считаться недействительным в отношении той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость. В случае если объявленная страхователем страховая сумма окажется ниже страховой стоимости имущества, размер страхового возмещения подлежит уменьшению пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости (ст. 259 КТМ).

Несмотря на закрытый характер перечня существенных условий договора имущественного страхования, предусмотренного п. 1 ст. 942 ГК, и отсутствие в нем условия о размере страховой премии, подлежащей уплате страховщику, данное условие необходимо отнести к числу существенных условий договора морского страхования. Очевидность этого следует из ст. 252 КТМ, предусматривающей, что страхователь обязан уплатить страховщику страховую премию в обусловленный договором морского страхования срок, и устанавливающей в императивном порядке, что договор морского страхования вступает в силу в момент уплаты страховой премии.

В данном случае отсутствие в договоре морского страхования условия о размере страховой

премии не может быть компенсировано применением общей диспозитивной нормы о цене в возмездном договоре, согласно которой в подобных случаях исполнение договора должно быть оплачено по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные услуги (п. 3 ст. 424 ГК). Ведь с уплатой страховой премии по договору морского страхования законодатель связывает не только исполнение обязательств по договору со стороны страхователя, но и момент вступления этого договора в силу. Указанный момент должен определяться однозначно, а это возможно при условии, что страхователь уплатит страховщику причитающуюся ему страховую премию именно в том размере, который согласован сторонами.

Еще одна особенность, относящаяся к порядку заключения договора имущественного страхования и его подвида (разновидности) - договора морского страхования, состоит в том, что условия, на которых заключается договор страхования, могут быть определены в стандартных правилах страхования соответствующего вида, принятых, одобренных или утвержденных самим страховщиком либо объединением страховщиков. Условия, содержащиеся в указанных стандартных правилах страхования, становятся обязательными для страхователя (выгодоприобретателя) лишь в том случае, если в конкретном договоре страхования (страховом полисе) прямо указывается на применение соответствующих правил, которые к тому же должны быть изложены в одном документе с договором (страховым полисом) или на его оборотной стороне либо приложены к нему (в этом случае в договоре должна быть запись о вручении страхователю соответствующих стандартных правил страхования). Условия, содержащиеся в стандартных правилах страхования, могут быть изменены, дополнены либо исключены страховщиком и страхователем при заключении конкретного договора страхования. Если ссылка на соответствующие стандартные правила страхования имеется в договоре страхования, страхователь (выгодоприобретатель) получает право ссылаться на условия указанных правил в защиту своих интересов даже в том случае, когда они для него не являются обязательными (ст. 943 ГК).

В отношении одного и того же объекта страхования может быть заключено несколько договоров морского страхования с разными страховщиками. О складывающихся при этом правоотношениях говорят как о двойном страховании. На этот счет в КТМ (ст. 260) имеется ряд специальных правил, касающихся исполнения страховщиками своих обязательств, вытекающих из заключенных ими договоров страхования. Однако соответствующие специальные правила подлежат применению к правоотношениям, которые могут быть квалифицированы в качестве именно двойного страхования. В связи с этим полезно обратить внимание на пять признаков двойного страхования, сформулированных В.А. Мусиным: "Первое. Предметом страховой охраны во всех страховых обязательствах должен быть один и тот же страховой интерес... Второе. Помимо страхового интереса во всех страховых обязательствах должны также совпадать страховые риски, т.е. те вредоносные факторы, которые могут повлечь наступление убытков в имуществе страхователя... Третье. Одинаковым во всех договорах страхования должен быть период ответственности страховщика... Четвертое. В качестве лица, уполномоченного на получение страхового возмещения (выгодоприобретателя), во всех договорах страхования должен фигурировать один и тот же субъект... Пятое. Общая страховая сумма по всем договорам должна превышать страховую стоимость застрахованного имущества. "Двойное страхование" будет иметь место при одновременном наличии всех перечисленных условий" <*>.

Применительно к договору морского страхования груза КТМ (ст. 262) предусмотрена возможность для сторон застраховать имущество по особому соглашению - генеральному полису. Страхование по генеральному полису допускается в отношении всех грузов или грузов известного рода, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока. Генеральный полис представляет собой договор организационного типа, направленный на регулирование длящихся правоотношений сторон по страхованию получаемых или отправляемых грузов. Цель указанной договорной формы страхования грузов состоит в унификации стабильных отношений сторон и в упрощении их оформления. Оформляя договор страхования генеральным полисом, страховщик и страхователь определяют основные параметры своих обязательств по страхованию грузов в течение известного периода времени. Как отмечает М.И. Брагинский, договор страхования, заключенный в форме генерального полиса, "позволяет охватить неоднократно осуществляемое на протяжении определенного времени страхование единым документом и тем самым в одном, согласованном сторонами режиме" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 598.

С точки зрения страхования конкретных партий отправляемых (получаемых) грузов генеральный полис представляет собой рамочное соглашение сторон. Поэтому на страхователя возложена обязанность сообщать страховщику необходимые сведения о каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса, в частности: название судна, на котором перевозится груз, путь следования груза и страховую сумму. Причем страхователь не освобождается от этой обязанности, даже если он получит сведения об отправке груза после его доставки в порт назначения в неповрежденном состоянии (п. 1 ст. 263 КТМ).

Комментируя данное законоположение, В.А. Мусин указывает: "Перечисленные... сведения касаются грузов, подпадающих под действие генерального полиса и потому уже застрахованных. Следовательно, одобрения страховщика в данном случае не требуется. Упомянутые сведения используются страховщиком для подсчета страховой суммы, страховой премии и страхового возмещения. С учетом изложенного страхователь обязан сообщить эти сведения и применительно к тем грузовым отправкам, которые уже прибыли в место назначения в неповрежденном состоянии либо оказались уничтоженными, утраченными или поврежденными в результате страхового случая" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 448.

Наличие длящихся договорных отношений, оформленных генеральным полисом, не освобождает страховщика от обязанности выдавать страхователю страховые полисы (страховые сертификаты), удостоверяющие страхование отдельных партий грузов, подпадающих под действие генерального полиса. При несоответствии содержания страхового полиса (страхового сертификата) генеральному полису предпочтение отдается страховому полису (страховому сертификату) (ст. 264 КТМ). Необходимость выдачи страховых полисов, касающихся отдельных партий грузов, в рамках взаимоотношений сторон по генеральному полису объясняется тем, что в случае отчуждения указанных отдельных партий грузов права и обязанности страхователя переходят к приобретателю

грузов. Данный факт может быть удостоверен путем передачи приобретателю груза страхового полиса, удостоверяющего, что приобретенный им груз застрахован. По этой же причине страховой полис по своему содержанию должен получать предпочтение перед генеральным полисом, который не передается приобретателю груза. Сведения об условиях, на которых застрахован груз, могут быть получены самим приобретателем груза и его контрагентами по договорам (например, обслуживающими его банками) только из страхового полиса.

4. Содержание и исполнение договора

Содержание договора морского страхования составляют права и обязанности его сторон: страхователя и страховщика. Правоотношения по морскому страхованию являются длящимися, и в процессе своего развития они могут изменять содержание, которое во многом зависит от того, наступил страховой случай или нет. В связи с этим М.И. Брагинский указывает, что "права и обязанности по договору страхования по общему правилу увязаны с обоими этапами развития страхового правоотношения, один из которых предшествует страховому случаю, а другой возникает с момента наступления страхового случая" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 601.

Наверное, точнее говорить не об этапах развития страхового правоотношения, а о двух разных вариантах его развития. Ведь в большинстве случаев обязательство страховщика в части выплаты страхового возмещения страхователю остается нереализованным по той причине, что не наступает событие, которое предусмотрено в договоре страхования в качестве страхового случая. И это нормальный ход развития страхового правоотношения (первый вариант его развития). В этом случае услуги страховщика страхователю считаются оказанными и проявляются в том, что в течение срока действия договора страхования риски страхователя были покрыты страхованием.

Содержание обязательства, развивающегося по первому варианту, на стороне страховщика сводится к некоторым его обязанностям, связанным с оформлением договора страхования (выдача страхового полиса, принятие суммы страховой премии и т.п.). Что же касается основных обязанностей страховщика, связанных с возмещением страхователю убытков, понесенных им в связи с наступлением страхового случая, то они имеют скорее виртуальный характер и выражаются в готовности страховщика приступить к их исполнению, если случится событие, признаваемое сторонами страховым случаем.

Таким образом, при первом варианте развития страхового правоотношения страховщик в основном играет роль кредитора, а за свою готовность покрыть убытки страхователя получает плату в виде страховой премии. Реальные же обязанности возлагаются на страхователя. И прежде всего это обязанность по оплате услуг, оказываемых страховщиком. Страхователь обязан уплатить страховщику страховую премию в срок, обусловленный договором морского страхования (ст. 252 КТМ). Размер страховой премии устанавливается по соглашению сторон в договоре морского страхования и зависит от множества различных факторов, основными из которых являются характер и объем страхового покрытия, предусмотренного условиями страхования, а также степень страхового риска, являющегося объектом страхования. Например, В.А. Мусин пишет: "В договорах страхования

судна размер страховой премии зависит, в частности, от следующих факторов: возраста судна, наличия у него класса, присвоенного органами технического надзора и классификации судов, флага (национальности), района плавания, рода перевозимого груза, линейной или трамповой формы судоходства и т.д." <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 429.

Правда, об обязанности страхователя уплатить страховщику страховую премию как об элементе содержания его обязательства, вытекающего из договора морского страхования, можно говорить лишь в том случае, когда по условиям договора страховая премия подлежит уплате в несколько этапов, в том числе и после того как договор вступит в силу по причине внесения страхователем первого страхового взноса. Если же в соответствии с договором вся страховая сумма должна быть внесена страхователем единовременно, действует положение, содержащееся в ст. 252 КТМ, о том, что договор морского страхования вступает в силу в момент уплаты страховой премии. В связи с реальным характером такого договора морского страхования обязанность страхователя по уплате страховой премии остается за рамками его обязательства, вытекающего из договора.

К числу основных обязанностей страхователя по договору морского страхования следует отнести так называемые информационные обязанности. Как отмечалось ранее, такого рода обязанности страхователь несет уже на стадии заключения договора морского страхования. Имеется в виду, в частности, его обязанность сообщить страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени риска, а также сведения, запрошенные страховщиком (п. 1 ст. 250 КТМ).

Однако и после заключения договора страхования, в период его действия, на страхователе (выгодоприобретателе) лежит обязанность незамедлительно сообщать страховщику о ставших ему известными значительных изменениях в обстоятельствах, сообщенных страховщику при заключении договора, если эти изменения могут существенно повлиять на увеличение страхового риска. Страховщик, получивший такое сообщение страхователя, вправе потребовать изменения условий договора страхования или уплаты дополнительной страховой премии соразмерно увеличению риска, а при наличии возражений со стороны страхователя - расторжения договора страхования.

Неисполнение страхователем (выгодоприобретателем) указанной обязанности рассматривается в качестве существенного нарушения договора страхования, являющегося безусловным основанием не только для его расторжения в судебном порядке, но и для требования страховщика о возмещении страхователем убытков, причиненных расторжением договора (ст. 959 ГК).

Еще более жесткие (для страхователя) последствия неисполнения обязанности сообщения страховщику об обстоятельствах, влияющих на степень страхового риска, предусмотрены специальными правилами, относящимися к договору морского страхования. Согласно ст. 271 КТМ страхователь (выгодоприобретатель) обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования (о перегрузке, об изменении способа перевозки груза, порта выгрузки, отклонении судна от обусловленного или обычного маршрута следования и т.п.). При этом любое изменение, увеличивающее риск, если только оно не вызвано спасанием людей, судов или грузов либо необходимостью безопасного продолжения рейса, дает страховщику право

пересмотреть условия договора или потребовать уплаты дополнительной страховой премии. При несогласии со стороны страхователя договор морского страхования прекращается с момента наступления соответствующего изменения. Более того, неисполнение страхователем (выгодоприобретателем) указанной обязанности ведет к автоматическому освобождению страховщика от исполнения договора морского страхования непосредственно с момента наступления соответствующего обстоятельства, существенно изменяющего степень страхового риска. В дополнение к этому, если страхователь (выгодоприобретатель) не докажет, что неисполнение этой обязанности произошло не по его вине, страховая премия полностью остается за страховщиком.

Информационные обязанности страхователя не ограничиваются случаями, когда он должен сообщить страховщику об обстоятельствах, влияющих на степень страхового риска. Например, страхователь обязан письменно уведомить страховщика о произведенной страхователем замене выгодоприобретателя (ст. 956 ГК). По договору морского страхования груза, оформленному генеральным полисом, страхователь обязан сообщать страховщику сведения о каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса (п. 1 ст. 263 КТМ). Причем в последнем случае (неисполнение или несвоевременное исполнение указанной обязанности по неосторожности страхователя) страховщик вправе отказать ему в возмещении убытков в отношении таких отправок грузов, сохранив за собой право на получение всей суммы страховой премии. Умышленное нарушение страхователем данной обязанности дает страховщику право вовсе отказаться от страхования по генеральному полису, получив страховую премию в полном размере (п. 2 и 3 ст. 263 КТМ).

Если же развитие страхового правоотношения идет по второму варианту, когда наступает событие, признаваемое сторонами страховым случаем, с этого момента существенным образом изменяется его содержание, а также соотношение прав и обязанностей сторон по договору страхования. В частности, роль кредитора по страховому обязательству переходит к страхователю (выгодоприобретателю), на стороне которого остаются лишь незначительные обязанности, укладываемые в рамки так называемых кредиторских обязанностей. Страховщик же превращается в полноценного должника, несущего основную обязанность, составляющую существо страхового правоотношения, а именно: обязанность по выплате страхователю или выгодоприобретателю суммы страхового возмещения.

При наступлении страхового случая страхователь несет две основные обязанности, исполнение которых одновременно признается необходимым условием для получения суммы страхового возмещения от страховщика.

Во-первых, страхователь должен немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и следовать указаниям последнего, если такие указания будут им даны (п. 1 ст. 272 КТМ). Согласно п. 1 ст. 961 ГК, если договором предусмотрен срок или способ уведомления страховщика, такое уведомление должно быть сделано страхователем в условленный срок и указанным в договоре способом. Аналогичная обязанность по уведомлению страховщика о наступившем страховом случае лежит и на выгодоприобретателе, которому известно о заключении договора страхования в его пользу, если он намерен воспользоваться правом на получение страхового возмещения.

Неисполнение страхователем обязанности по немедленному уведомлению страховщика о наступлении страхового случая может повлечь за собой отказ последнего в выплате страхового возмещения, если не будет доказано, что страховщик своевременно узнал о наступлении страхового случая либо что отсутствие у страховщика сведений об этом не могло сказаться на его обязанности выплатить страховое возмещение (п. 2 ст. 961 ГК).

Во-вторых, при наступлении страхового случая страхователю вменяется в обязанность принять все возможные разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры по предотвращению или уменьшению убытков (п. 1 ст. 272 КТМ). Как отмечается в литературе, такие меры должны включать в себя и действия страхователя по обеспечению прав требования возмещения убытков с тех лиц, которые ответственны за их причинение <*>. В целях стимулирования страхователя к принятию соответствующих мер, в том числе и по указаниям страховщика, КТМ (ст. 275) предусматривает обязанность страховщика возместить страхователю (выгодоприобретателю) необходимые расходы, произведенные им для предотвращения или уменьшения убытков, за которые несет ответственность страховщик (в том числе в связи с указаниями страховщика), если даже меры, принятые страхователем (выгодоприобретателем) по предотвращению или уменьшению убытков, оказались безуспешными. Указанные расходы подлежат возмещению пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости независимо от того, что вместе с возмещением других убытков они могут превысить страховую сумму (п. 2 ст. 275 КТМ, п. 2 ст. 962 ГК). В.А. Мусин подчеркивает то обстоятельство, что "страхователь (выгодоприобретатель) должен вначале сам произвести эти расходы и только после этого может обратиться с требованием об их компенсации к страховщику. Последний обычно возмещает упомянутые расходы одновременно с выплатой страхового возмещения. Страхователь (выгодоприобретатель) не вправе требовать от страховщика авансовой оплаты данных расходов, кроме случаев, когда такое право предоставлено страхователю по условиям договора морского страхования или в силу последующего соглашения" <***>.

<*> См., например: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 460.

<***> Там же.

В таком же порядке страховщик возмещает страхователю расходы, произведенные в связи с составлением диспаша по общей аварии. Такие расходы страхователь может понести, в частности, когда он выступает в качестве стороны, требующей распределения общей аварии, интересы которой могут быть затронуты составлением диспаша. В этом случае страхователь должен подать диспашеру заявление в письменной форме о потерях или расходах, возмещения которых он требует, в течение 12 месяцев со дня окончания общего морского предприятия. За составление диспаша взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии (ст. 306 - 307 КТМ).

Что касается расходов, понесенных страхователем в порядке распределения общей аварии, под которой признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, - судна, фрахта и перевозимого судном груза (п. 1 ст. 284 КТМ), то в соответствии со ст. 273 КТМ страховщик обязан по требованию страхователя или выгодоприобретателя предоставить в размере страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии только в том случае, если они покрываются условиями страхования.

Как отмечалось, основная обязанность страховщика по договору страхования при наступлении страхового случая состоит в выплате страхователю или выгодоприобретателю предусмотренной договором суммы страхового возмещения. Правда, в законодательстве о страховании для характеристики обязанности страховщика по договору страхования используется несколько иная

терминология. Так, ГК (ст. 929) предусмотрено, что при наступлении определенного в договоре события (страхового случая) страховщик обязан "возместить другой стороне (страхователю) или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в застрахованном имуществе либо убытки в связи с иными имущественными интересами страхователя (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы)". В КТМ (ст. 246) говорится об обязанности страховщика возместить страхователю или выгодоприобретателю понесенные ими убытки, причем эта обязанность страховщика, как правило, именуется ответственностью (например, ст. 260, 265 - 270, 276).

На самом деле, когда речь идет о выплате страховщиком суммы страхового возмещения, следует говорить не об ответственности страховщика, а об исполнении им своих обязательств перед страхователем по договору страхования. На данное обстоятельство обращает внимание М.И. Брагинский, который пишет: "Выплата страховщиком предусмотренных договором сумм входит в содержание договора, а потому должна рассматриваться исключительно как выполнение соответствующей стороной своей договорной обязанности. В этом смысле возмещение страховщиком в связи с наступлением страхового случая причиненных страхователю убытков при страховании имущества, как и выплата страховой суммы страхователю при личном страховании, оказывается лишь внешне схожим с ответственностью. Имеется в виду, что по своей природе ответственность является вторичной по отношению к исполнению (неисполнению) обязательства (т.е. к долгу)" <*>.

<*> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 533.

По этим же соображениям аналогичным образом необходимо толковать и многочисленные нормы об основаниях "освобождения страховщика от ответственности" по договору морского страхования (ст. 265 - 270 КТМ), одним из которых является вина страхователя или выгодоприобретателя в форме умысла или грубой неосторожности. В данном случае речь идет об использовании правовых категорий, которые имеют непосредственное отношение к ответственности, однако то значение, которое им при этом придается, не совпадает с тем, какое они обыкновенно имеют в правоотношениях, действительно связанных с ответственностью. Так, в соответствии со ст. 265 КТМ страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя. На самом деле в данной статье речь идет о том, что страховщик освобождается от исполнения своего обязательства по выплате страхового возмещения в случае, если страховой случай наступил в результате действий самого страхователя, выгодоприобретателя или их представителей либо они, имея все возможности предотвратить указанное событие, не приняли для этого необходимых мер.

Кроме того, в КТМ предусмотрены и иные основания "освобождения от ответственности" страховщика применительно к отдельным видам договора морского страхования. Так, при страховании судна страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения ("не несет ответственности"), если страхователь понес убытки вследствие следующих причин: отправки судна в немореходном состоянии, если только такое состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна; ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности; погрузки на судно с ведома страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя, но без ведома страховщика веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания (ст. 266 КТМ). При страховании груза или ожидаемой прибыли в дополнение к указанным основаниям освобождения

страховщика от исполнения обязательства по выплате страхового возмещения страховщик получает возможность также доказать, что убытки причинены страхователю по вине (умысел или грубая неосторожность) отправителя, получателя или их представителей; вследствие естественных свойств груза (порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания и др.); вследствие ненадлежащей упаковки груза (ст. 267 КТМ). Все перечисленные основания освобождения страховщика применяются также при страховании фрахта (ст. 268 КТМ). Страховщик также не должен компенсировать путем выплаты страхового возмещения убытки страхователя, понесенные вследствие ядерного взрыва, радиации или радиационного заражения, а также возникшие вследствие военных или пиратских действий, народных волнений, забастовок, конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию властей (ст. 269, 270 КТМ).

Особый порядок исполнения обязательства страховщиком установлен для случаев пропажи судна без вести (ст. 277 КТМ). В соответствии со ст. 48 КТМ судно считается пропавшим без вести, если от судна не поступило никакого известия в течение срока, превышающего в два раза срок, необходимый в нормальных условиях для перехода от места, откуда поступило последнее известие о судне, до порта назначения. Срок, необходимый для признания судна пропавшим без вести, не может быть менее чем один месяц и более чем три месяца со дня последнего известия о судне, а в условиях военных действий не может быть менее чем шесть месяцев. В подобных случаях страховщик должен выплатить страховое возмещение в размере всей страховой суммы. Вместе с тем по договору морского страхования судна на срок страховщик выплачивает страховую сумму в связи с пропажей судна без вести, если последнее известие о судне получено до истечения срока действия договора морского страхования судна и если страховщик не докажет, что судно погибло по истечении указанного срока.

В определенных случаях страхователь может значительно упростить расчеты по договору морского страхования. Если имущество застраховано от гибели, страхователь (выгодоприобретатель) может заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (абандон) и получить всю страховую сумму в случаях: 1) пропажи судна без вести; 2) уничтожения судна или груза (полной фактической гибели); 3) экономической нецелесообразности восстановления или ремонта судна (полной конструктивной гибели судна); 4) экономической нецелесообразности устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения; 5) захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более чем шесть месяцев. Заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев со дня наступления соответствующих обстоятельств; указанное заявление должно быть безусловным и не может быть взято страхователем (выгодоприобретателем) обратно. По истечении шестимесячного срока страхователь (выгодоприобретатель) утрачивает право на абандон и может требовать от страховщика выплаты страхового возмещения на общих основаниях. Заявление страхователя об абандоне имеет то последствие, что у страховщика появляется обязанность выплатить страхователю (выгодоприобретателю) всю страховую сумму и одновременно у него возникают права (вернее, переходят от страхователя) на застрахованное имущество. Вместе с тем, если по получении страхового возмещения судно окажется непогибшим, страховщик может потребовать, чтобы страхователь (выгодоприобретатель), оставив за собой имущество, возвратил страховщику страховое возмещение за вычетом той его части, которая соответствует реальному ущербу, причиненному страхователю (выгодоприобретателю) (ст. 278 - 280 КТМ).

Абандон - традиционная форма вознаграждения страхователя, значительно упрощающая расчеты между ним и страховщиком по договору морского страхования. Еще Д.И. Мейер отмечал, что в морском страховании "употребителен и такой способ вознаграждения страхователя: он

получает полную страховую сумму и отступает от поврежденного имущества в пользу страховщика, который уже сам извлекает из него возможную для себя выгоду. Технически это называется абандоном (от фр. abandonne - оставление, покидание)" <*>. Относительно же цели указанного способа вознаграждения страхователя Д.И. Мейер указывал: "Именно по невозможности представить точные доказательства о размере ущерба при морском страховании... и прибегают к праву абандона. Страховщик берется в течение известного времени провести исследование об ущербе, и потому не тотчас, как извещается о несчастье, платит страхователю сумму, а только по исследовании причин ущерба, или по крайней мере по истечении назначенного для того срока. Кроме того, во всяком случае он предоставляет себе право обратно потребовать заплаченную сумму или часть ее, если окажется, что вознаграждение произведено чрезмерно или без надлежащего основания" <***>.

<*> Мейер Д.И. Указ. соч. С. 692.

<***> Там же. С. 694.

На исполнение страховщиком своих обязательств по договору морского страхования в части размера подлежащей выплате страхователю (выгодоприобретателю) суммы страхового возмещения может повлиять то обстоятельство, что убытки уже возмещены страхователю (выгодоприобретателю) третьими лицами, которые несут перед ним ответственность. В этом случае страховщик должен выплатить страхователю (выгодоприобретателю) только разницу между суммой, подлежащей уплате в соответствии с договором морского страхования, и суммой, полученной последним от третьих лиц (ст. 283 КТМ).

В тех случаях, когда за убытки, покрываемые страхованием, перед страхователем несет ответственность третье лицо, выплата страховщиком суммы страхового возмещения имеет то последствие, что к нему переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования. Такой переход права страхователя на возмещение ущерба к страховщику именуется суброгацией и в соответствии со ст. 387 ГК признается одним из способов перехода прав кредитора к другому лицу на основании закона, что влечет применение к указанным правоотношениям общих положений о перемене лиц в обязательстве, содержащихся в главе 24 ГК (ст. 382 - 387). В частности, в силу ст. 384 ГК право первоначального кредитора (страхователя) переходит к новому кредитору (страховщику) в том объеме и на тех условиях, которые существовали к моменту перехода права. Этим объясняется включение в ст. 281 КТМ правила о том, что "такое право осуществляется страховщиком с соблюдением порядка, установленного для лица, получившего страховое возмещение". Более точная формулировка содержится в п. 2 ст. 965 ГК: "Перешедшее к страховщику право требования осуществляется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем (выгодоприобретателем) и лицом, ответственным за убытки".

Комментируя данные положения, В.А. Мусин правомерно указывает: "Будучи разновидностью сингулярного правопреемства, суброгация приводит к тому, что страховщик вступает на место страхователя (выгодоприобретателя) в правоотношении, связывающем последнего с причинителем убытков. Соответственно и взыскание убытков в пользу страховщика производится в рамках не страхового, а иного обязательства, субъектом которого страховщик стал вместо страхователя (выгодоприобретателя) вследствие суброгации" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 472.

Лишение страховщика возможности получить в порядке суброгации и осуществить право требования к третьему лицу, которым обладает страхователь (выгодоприобретатель), дает ему основание отказаться от исполнения обязательства, вытекающего из договора морского страхования. Об этом говорится в п. 2 ст. 281 КТМ, согласно которому в случае, если страхователь или выгодоприобретатель отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, либо осуществление этого права невозможно по вине страхователя или выгодоприобретателя, страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

5. Прекращение договора

Договор морского страхования, если страховое правоотношение развивается по первому варианту (т.е. без наступления страхового случая), прекращается истечением срока его действия.

При наступлении страхового случая (второй вариант развития страхового правоотношения) договор морского страхования прекращается его надлежащим исполнением, т.е. выплатой страховщиком страхователю или выгодоприобретателю суммы страхового возмещения (с соблюдением всех правил, содержащихся в главе XV КТМ).

Кроме того, имеется несколько специальных оснований для досрочного прекращения договора морского страхования. К их числу относятся следующие обстоятельства: несообщение страхователем сведений, имеющих существенное значение для определения степени риска, а также о любом существенном изменении, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования (п. 2 ст. 250, п. 2 ст. 271 КТМ); отчуждение застрахованного судна (ст. 258 КТМ); несообщение или несвоевременное сообщение страхователем об отдельных отправлениях грузов, подпадающих под действие генерального полиса, либо неправильное указание рода и вида груза, его страховой суммы (п. 3 ст. 263 КТМ); возмещение страхователю (выгодоприобретателю) третьими лицами убытков в размере не менее страховой суммы (ст. 283 КТМ).

Глава XVIII. ДОГОВОР О СПАСАНИИ

1. Понятие и сфера применения

По договору о спасании одна сторона (спасатель) обязуется совершить действия или осуществить деятельность, направленные на оказание помощи судну или другому имуществу, находящемуся в опасности в судоходных или иных водах (спасательные операции), а другая сторона (владелец находящегося в опасности судна или другого имущества) обязуется при достижении спасателем полезного результата уплатить ему предусмотренное договором вознаграждение.

Правовые нормы о спасании судов и другого имущества стали частью российской правовой

системы вследствие ратификации Российской Федерацией 17 декабря 1998 г. Международной конвенции о спасании 1989 г., вступившей в силу 14 июля 1996 г. <*>, и включения положений Конвенции в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (глава XX, ст. 337 - 353) и в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (глава XVI, ст. 123 - 139).

<*> СЗ РФ. 1998. N 51. Ст. 6268.

Указанные нормы о спасании судов и другого имущества, содержащиеся во внутреннем российском законодательстве, КТМ и КВВТ, в основном носят диспозитивный характер и подлежат применению к правоотношениям, связанным с осуществлением соответствующих спасательных операций, если договором о спасании прямо или косвенно не предусмотрено иное. Исключение составляют лишь две императивные нормы, которые подлежат применению во всех случаях и не могут быть нейтрализованы соглашением сторон: об основаниях изменения договора о спасании либо признания его недействительным (ст. 339 КТМ, ст. 125 КВВТ), а также об обязанностях сторон по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде в ходе спасательных операций (п. 1 ст. 340 КТМ, п. 1 ст. 126 КВВТ).

Существенной особенностью правил, регулирующих отношения, вытекающие из спасания судов и другого имущества, следует признать то обстоятельство, что они подлежат применению и в том случае, если спасательные операции осуществляются без заключения отдельного договора о спасании. В таком случае у спасателя и владельца находящегося в опасности судна, груза или иного имущества отсутствует возможность исключить действие не только императивных, но и диспозитивных норм, регламентирующих их взаимные отношения. Кроме того, следует признать, что обязательственные правоотношения по поводу спасания судна или другого имущества в подобной ситуации возникают непосредственно из закона в силу того факта, что судно или иное имущество находится в опасности и для оказания ему помощи требуется предпринять спасательную операцию.

Достаточно широкая сфера применения правил о спасании судов и другого имущества тем не менее поддается определенным ограничениям.

Во-первых, такое ограничение может быть проведено по характеру услуг, оказываемых спасателем, и по ситуации, в которой такие услуги могут быть оказаны. Указанные услуги именуется спасательной операцией, под которой понимается любое действие или любая деятельность, осуществляемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящемуся в опасности. Именно наличие опасности для судна или иного имущества, предопределяющей характер услуг, оказываемых спасателем, и их цель - спасение судна или имущества, служит критерием отграничения спасательной операции от иных услуг в сфере транспорта. Само понятие наличия опасности для судна или иного имущества означает то, что применительно к конкретным условиям имеется реальная угроза их повреждения или гибели. Как подчеркивает И.И. Барина, "не требуется, чтобы опасность была непосредственной и абсолютной. Достаточно, чтобы к моменту осуществления спасательной операции обстоятельства были такими, при которых существовала бы возможность получения судном или другим имуществом повреждений либо их гибели. На практике нередко опасность для судна в физическом смысле (получение повреждений) сопровождается так называемой финансовой опасностью, т.е. финансовыми потерями, вызванными иммобилизацией судна вследствие аварии" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 561 (автор соответствующего раздела - И.И. Барина).

В КТМ (ст. 347) и КВВТ (ст. 133) специальным образом выделяются ситуации, когда "оказанные услуги не превышают того, что может разумно рассматриваться как должное исполнение договора, заключенного до возникновения опасности". С точки зрения правового регулирования смысл выделения таких ситуаций состоит в том, что в подобных случаях лицо, оказывающее услуги, действует в рамках соответствующего договора и не может рассчитывать на получение дополнительного вознаграждения и компенсации, причитающихся спасателю, осуществляющему спасательную операцию. Комментируя соответствующее законоположение, И.И. Барина указывает: "Решения судов и арбитражей разных стран свидетельствуют о том, что во многих случаях оказание буксиром услуг буксируемому судну (объекту), подвергнувшемуся опасности в ходе исполнения договора буксировки, не дает его владельцу права на вознаграждение. Стандартные формы договора буксировки на базе люмпсум и дейли-рейт Международного спасательного союза предусматривают, что в случае разрыва буксирной связи буксир окажет все разумные услуги для восстановления связи и исполнит договор без предъявления каких-либо требований о вознаграждении за спасение. Однако... право владельца буксира на вознаграждение признается в случаях, если буксир предпринял все разумные усилия, но спасательная операция тем не менее была необходима" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 599.

Во-вторых, сфера действия правовых норм, регулирующих отношения по спасанию судов и другого имущества, ограничивается по кругу объектов, подлежащих спасанию. Основные объекты из входящих в этот круг - суда и перевозимые ими грузы. Речь идет прежде всего о судах торгового мореплавания и коммерческих грузах, однако и в КТМ (п. 3 ст. 337), и в КВВТ (п. 3 ст. 123) имеются положения о распространении действия указанных норм и на иные категории судов и грузов, в частности на военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые в момент осуществления спасательных операций только для правительственной некоммерческой службы, а также на некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства. В то же время из числа объектов правового регулирования нормами о спасании исключены стационарные или плавучие платформы либо морские подвижные буровые установки, если такие платформы либо установки осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна. Не имеют распространения правила о спасании также на морское имущество культурного характера, имеющее доисторическое, археологическое или историческое значение, если оно находится на морском дне (п. 4 ст. 337 КТМ, п. 4 ст. 123 КВВТ). Первое изъятие обычно объясняется необходимостью защиты окружающей среды, поскольку неумелые, неквалифицированные попытки спасания таких специфических объектов, как нефтяные платформы или буровые установки в местах нефтедобычи, могут повлечь за собой весьма серьезные экологические последствия. Второе исключение преследовало цель не допустить возможность произвольных операций с находящимися на морском дне археологическими, историческими или культурными ценностями, что должно обеспечить их охрану.

Помимо судов и перевозимых ими грузов объектами спасания признаются также "имущество, не прикрепленное постоянно и преднамеренно к побережью", и "фрагт на риске" (п. 2 ст. 337 КТМ). Если первая категория объектов не вызывает вопросов, то вторая ("фрагт на риске") требует пояснений. В связи с этим, например, И.И. Барина указывает: "Если договором перевозки груза не предусмотрено иное, фрагт причитается и уплачивается при доставке груза в порт назначения. Именно такой фрагт относится к фрагту на риске, поскольку он был бы утрачен, если бы судно с грузом не достигло порта назначения благодаря усилиям спасателей... Такой фрагт обычно находится на риске судовладельца. Фрагт, уплачиваемый вперед и не подлежащий возврату независимо от того, погибнет судно или груз либо нет, не является самостоятельным объектом спасания" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 562.

В-третьих, нормы о спасании судов и другого имущества содержат в себе определенные ограничения по сфере их действия, которые носят географический характер. Ведь под спасательной операцией понимается оказание помощи находящемуся в опасности судну или другому имуществу в "любых судоходных или иных водах" (п. 2 ст. 337 КТМ), а также "в пределах внутренних водных путей" (п. 2 ст. 123 КВВТ).

Несмотря на кажущуюся широту названных формулировок, нельзя не принимать во внимание сферу действия КТМ и КВВТ в целом. Так, согласно ст. 3 КТМ правила, установленные Кодексом, распространяются на: морские суда во время их плавания, как по морским путям, так и по внутренним путям, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом; суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река - море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранные морские порты, во время спасательной операции и при столкновении с другими морскими судами.

В соответствии со ст. 3 КВВТ под внутренними водными путями понимаются естественные или искусственно созданные федеральные пути сообщения, обозначенные навигационными знаками или иным способом и используемые в целях судоходства. Таким образом, на самом деле речь идет, конечно же, не о "любых водах" (в бытовом понимании), а о тех водных объектах, на которых осуществляется судоходство.

В-четвертых, действия, совершаемые в рамках спасательной операции, ограничены требованием о предотвращении ущерба окружающей среде, под которым в морском праве понимается реальный ущерб, причиненный здоровью человека, или морской флоре и фауне, или ресурсам в прибрежных водах, во внутренних водах либо в прилегающих к ним районах загрязнением, пожаром, взрывом или другими подобными крупными инцидентами (п. 2 ст. 337 КТМ). Аналогичное определение ущерба окружающей среде (применительно к внутренним водным путям) содержится и в КВВТ (п. 2 ст. 123).

Договор о спасании (если указанные отношения урегулированы договором) относится к гражданско-правовым договорам об оказании услуг, является консенсуальным, двусторонним и возмездным. Можно выделить следующие характерные признаки, отличающие договор о спасании от всех иных договоров этой категории (об оказании услуг).

Прежде всего необходимо обратить внимание на особенности предмета указанного договора, который представлен действиями (деятельностью) спасателя по оказанию помощи судну или иному

имуществу, находящемуся в опасности, которые могут быть охарактеризованы как спасательная операция в судоходных и иных водах.

Очевидна также специфика субъектного состава данных правоотношений: участниками договора о спасании могут быть, с одной стороны, судовладелец нуждающегося в помощи судна, владелец перевозимого на данном судне груза или другого имущества, с другой стороны - спасатель, который в основном представлен в лице владельца судна, осуществляющего спасательную операцию. Причем как на одной, так и на другой стороне допускается множественность лиц в обязательстве: соответственно в роли спасаемых могут оказаться разные лица, являющиеся владельцами судна, груза и иного имущества, а в качестве спасателей могут одновременно выступать несколько организаций.

При заключении договора о спасании может иметь место законное представительство сторон в лице капитанов соответствующих судов. Более того, как капитан спасаемого судна, так и его судовладелец признаются законными представителями владельца имущества, находящегося на борту этого судна, и могут заключать договор о спасании от имени этого владельца.

В правовой регламентации отношений, вытекающих из договора о спасании, большое значение придается публично-правовым элементам регулирования, и в частности вопросам предотвращения или уменьшения ущерба окружающей среде. Действия спасателя по обеспечению охраны окружающей среды при проведении спасательной операции стимулируются путем возложения на владельца спасаемого судна (груза, иного имущества) обязанности по выплате спасателю специальной компенсации.

В отличие от иных договоров об оказании услуг, право спасателя на вознаграждение за проведенную спасательную операцию ставится в прямую зависимость от достижения спасателем так называемого полезного результата. Правда, в данном случае речь идет не об овеществленном результате, полученном в результате деятельности соответствующей стороны и подлежащем передаче контрагенту последней, как это имеет место в договорах о выполнении работ (например, подряд), а скорее об определенном эффекте оказанных спасателем услуг: предотвращение аварии судна, сбережение груза, спасение экипажа судна. Таким образом, право спасателя на вознаграждение при отсутствии соответствующего полезного результата не может быть реализовано независимо от приложенных спасателем усилий в ходе проведения спасательной операции.

2. Субъекты договора

Субъектами договора о спасании признаются лицо, осуществляющее спасательную операцию по отношению к судну, грузу, иному имуществу, находящемуся в опасности, спасатель, а также владельцы спасаемого судна, груза или иного имущества.

В роли спасателя может выступать любое лицо, осуществляющее спасательную операцию. Как подчеркивает И.И. Барина, для применения правил о спасании "не имеет значения, к какой категории спасателей относится лицо, осуществляющее спасательную операцию: является ли оно случайным спасателем или осуществляет спасательные операции в качестве профессиональной деятельности. Любые спасатели имеют равные права и обязанности..." <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 563.

Как правило, спасательные операции в отношении находящихся в опасности судна, груза или иного имущества осуществляются с помощью другого судна и в качестве спасателя выступает его судовладелец. Однако понятием "спасательная операция" охватываются, как это предусмотрено п. 2 ст. 337 КТМ, "любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи" судну или другому имуществу, находящемуся в опасности. Такого рода действия или деятельность могут осуществляться не только с помощью судна, но и путем применения других технических средств (летательных аппаратов, портовых кранов, иных приспособлений и оборудования, находящихся не на борту судна, а на берегу). В подобных ситуациях в роли спасателей оказываются владельцы соответствующих технических средств.

Среди спасателей выделяются те лица, которые осуществляют спасение людей. По общему правилу никакого вознаграждения от спасенных людей не полагается. Однако спасатели людей, которые приняли участие в оказании соответствующих услуг в связи с происшествием, вызвавшим необходимость спасения, имеют право на справедливую долю в сумме, присужденной спасателям за спасение судна или иного имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде (п. 2 ст. 346 КТМ, п. 2 ст. 132 КВВТ). Поэтому в последнем случае, когда, например, спасение людей является составной частью спасательной операции, проводимой по отношению к терпящему бедствие судну, организация, осуществляющая спасение людей, должна признаваться участником обязательства по спасанию на стороне спасателя.

Существенной особенностью правового регулирования отношений, связанных со спасением судна или другого имущества, следует признать установление определенных обязанностей спасателя - судовладельца по отношению к членам экипажа судна, участвовавшего в спасании. Речь идет о распределении между судовладельцем и членами экипажа судна любого вознаграждения, заработанного за осуществление спасательной операции, которое должно проводиться после вычета расходов, понесенных судовладельцем и членами экипажа судна в связи с осуществлением спасательной операции. Такое распределение вознаграждения осуществляется исходя из того, что три пятых от суммы вознаграждения, оставшейся после вычета всех расходов, причитаются судовладельцу, а две пятых распределяются между членами экипажа судна. При этом доля, полагающаяся членам экипажа судна, распределяется между ними с учетом усилий, проявленных при осуществлении спасательной операции, и заработной платы каждого из них. Указанные правила о распределении вознаграждения между судовладельцем и членами экипажа судна не подлежат применению к лицам (судовладельцам), осуществляющим спасательные операции в качестве профессиональной деятельности (ст. 345 КТМ, ст. 131 КВВТ).

Как уже отмечалось, контрагентом спасателя в договоре о спасании выступает владелец (владельцы) находящихся в опасности судна, груза и иного имущества, в отношении которых осуществляются спасательные операции. Как правило, в этом качестве выступает судовладелец, под которым понимается не только собственник судна, но и иное лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, которое использует судно на законном основании (например, фрахтователь по договору фрахтования судна: тайм-чартеру или бербоут-чартеру). Указанное лицо несет риск гибели или повреждения судна, поэтому оно (так же как и владелец груза или иного имущества, находящегося на борту судна) может запретить осуществление каких-либо спасательных операций в отношении находящегося в опасности судна (груза или иного имущества). На этот случай КТМ (ст. 349) и КВВТ (ст. 135) содержат правила, согласно которым услуги, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению владельца находящегося в опасности судна или его капитана либо владельца

находящегося в опасности любого другого имущества, которое не находится и не находилось на борту судна, не дают права на плату в соответствии с правилами о спасании судна или другого имущества.

В роли владельца спасаемого судна или иного имущества (некоммерческих грузов) может оказаться государство (Российская Федерация и субъекты Российской Федерации). Подобная ситуация возникает в случаях, когда требуется осуществление спасательных операций в отношении военных кораблей, военно-вспомогательных судов и других судов, находящихся в государственной собственности или эксплуатируемых и используемых государством только для правительственной некоммерческой службы, а также в отношении некоммерческих грузов, находящихся в собственности государства. Специфика таких ситуаций состоит в особом правовом статусе судов и грузов, которые обладают суверенным иммунитетом. Применение в указанных случаях норм о спасании, содержащихся в КТМ и КВВТ, представляет собой исключение из общего правила о нераспространении действия названных Кодексов на данные правоотношения. Однако в силу императивной нормы (ст. 3 КТМ) подлежащие применению правила о спасании соответствующих судов и грузов не должны использоваться в качестве оснований для их изъятия, ареста или задержания.

Довольно странным с точки зрения российского правопорядка кажутся положения КТМ (ст. 350) и КВВТ (ст. 136) о том, что правила, установленные ст. 342 - 349 КТМ (нормы, касающиеся платы за услуги по осуществлению спасательной операции), применяются и в том случае, если спасенное судно и судно, осуществлявшее спасательные операции, принадлежат одному и тому же владельцу. Получается, что речь идет о некоем обязательственном правоотношении, в качестве обеих сторон которого выступает одно и то же лицо - судовладелец, что в принципе исключается российским гражданским законодательством и гражданско-правовой доктриной. Как известно, даже при нормальном развитии двустороннего обязательства совпадение должника и кредитора в одном лице является безусловным основанием прекращения обязательства (ст. 413 ГК).

Комментируя соответствующую статью КТМ, И.И. Барина указывает, что ее применение "означает признание права, во-первых, членов экипажа судна, осуществлявшего спасательную операцию, на долю вознаграждения в порядке его распределения между владельцем такого судна и членами его экипажа; во-вторых, владельца судна, осуществлявшего спасательную операцию, на получение доли вознаграждения, причитающегося с владельца груза, перевозимого на спасенном судне; в-третьих, владельца судна, осуществлявшего спасательную операцию, на предъявление требования к своим страховщикам об уплате соответствующей доли по судну" <*>. Включение ст. 350 в КТМ обычно обосновывается ссылкой на положение, содержащееся в Международной конвенции о спасании 1989 г. (п. 3 ст. 12), согласно которой правила, предусмотренные главой III Конвенции "Права спасателей", применяются также в случае, если спасенное судно и осуществлявшее спасательные операции судно принадлежат одному и тому же владельцу <***>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 604.

<***> См. там же.

Не оспаривая приведенные здесь выводы И.И. Бариновой относительно толкования ст. 350 КТМ (указанные выводы представляются правильными и обоснованными), заметим лишь, что

трансформация положений Международной конвенции во внутреннее российское законодательство не может носить механический характер, при этом должно учитывать смысл и значение соответствующих положений.

В определенных случаях участниками обязательства по спасанию судна или другого имущества на стороне спасателя могут признаваться органы публичной власти. Об этом свидетельствуют нормы, содержащиеся в ст. 353 КТМ и ст. 139 КВВТ. Согласно указанным статьям в случае, если спасательные операции осуществляются публичными властями (в КВВТ используется термин "государственные органы") или под их контролем, спасатели, осуществляющие такие операции, могут воспользоваться правами и средствами защиты, предусмотренными соответственно главами XX КТМ и XVI КВВТ. Однако публичные власти, обязанные осуществлять спасательные операции, могут воспользоваться указанными правами и средствами защиты только в том случае, если осуществление спасательных операций не является исполнением ими своих обычных обязанностей.

3. Заключение и изменение договора

Как отмечалось ранее, обязательства по спасанию судна или иного имущества, находящегося в опасности, могут возникнуть как из договора о спасании, так и без заключения такого договора в силу самого факта наличия реальной угрозы гибели или повреждения судна или другого имущества, требующего осуществления спасательной операции. При этих условиях заключение договора о спасании преследует цель не только конкретизировать отношения сторон, но и, учитывая диспозитивный характер норм о спасании, содержащихся в КТМ и КВВТ, урегулировать указанные взаимоотношения иным образом. Кроме того, для спасателя заключение договора имеет еще и то значение, что этот факт делает бесспорным его право на получение вознаграждения за спасательную операцию, поскольку владелец находящегося в опасности и другого имущества впоследствии не сможет сослаться на то, что с его стороны имело место прямое и разумное запрещение проведения каких-либо спасательных операций.

Относительно порядка заключения договора о спасании в КТМ имеется лишь одна норма. Согласно ст. 338 КТМ капитан судна имеет право заключать договоры о спасании для осуществления спасательных операций от имени судовладельца; капитан судна или судовладелец имеет также право заключать такие договоры от имени владельца имущества, находящегося на борту судна (в КВВТ соответствующая норма содержится в ст. 124). Смысл данной нормы заключается в наделении капитана судна, находящегося в опасности, полномочиями законного представителя как судовладельца, так и владельца имущества, находящегося на борту такого судна. Кроме того, судовладелец также признается представителем владельца имущества, которое расположено на борту судна, уполномоченным на заключение от имени последнего договора о спасании. В связи с этим И.И. Барина пишет: "Вопрос о праве капитана судна и судовладельца заключать договоры о спасании впервые регулируется Конвенцией о спасании 1989 г. Цель установления унифицированных правил - избежать задержки заключения таких договоров, связанной с определенными ограничениями полномочий на их заключение в национальном праве, и тем самым улучшить положение спасателей, поощряемых к своевременному осуществлению спасательных операций по отношению к находящемуся в опасности имуществу" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 567.

Наделение капитана спасаемого судна правом на заключение договора о спасании от имени как судовладельца, так и владельца имущества, находящегося на борту судна, делает невозможным для последних в дальнейшем добиваться признания указанного договора недействительным со ссылкой на отсутствие их согласия на его заключение. Данное обстоятельство укрепляет право спасателя на получение вознаграждения за услуги по спасанию судна и имущества, находящегося на борту судна, и стимулирует его к проведению спасательных операций.

В тех же случаях, когда капитан судна решит заручиться поддержкой судовладельца по вопросу о необходимости спасательных операций, от него (так же как и от судовладельца) не потребуются согласовывать свое решение о заключении договора о спасании с владельцами имущества, находящегося на борту судна, несмотря на то что заключение такого договора автоматически ставит их в положение стороны в обязательстве, которая должна выплатить спасателю соответствующее вознаграждение и специальную компенсацию.

Спасательные операции, как это предусмотрено п. 2 ст. 337 КТМ, могут осуществляться не только в отношении судна и имущества, имеющегося на борту судна, объектом спасания признается и другое имущество, не связанное с судном, однако находящееся в опасности в любых судоходных и иных водах. Ни в КТМ, ни в КВВТ нет норм, регулирующих договор о спасании такого имущества. Видимо, подобные договоры должны заключаться между спасателем и владельцем соответствующего имущества.

Для квалификации правоотношений сторон в качестве именно договора о спасании важное значение имеет момент заключения такого договора. С этой точки зрения отличительной стороной договора о спасании является то, что он должен быть заключен после того, как судно или имущество оказалось в опасности. В противном случае услуги по оказанию помощи судну и другому имуществу могут рассматриваться в качестве действия стороны по обязательству, возникшему из ранее заключенного договора. А в этом случае лицо, оказывающее соответствующие услуги (например, владелец буксирующего судна, оказывающий услуги по спасанию буксируемого судна), может быть лишено платы, причитающейся спасателю по договору о спасании (ст. 347 КТМ).

В КТМ (ст. 339) и КВВТ (ст. 125) есть еще одна норма, не вписывающаяся в рамки российского гражданского законодательства и гражданско-правовой доктрины, которая появилась во внутреннем российском законодательстве путем механического перенесения одного из положений, содержащихся в Международной конвенции о спасании 1989 г. (ст. 7). Речь идет о норме, согласно которой договор о спасании или любые его условия могут быть признаны недействительными или изменены, если: договор заключен под чрезмерным воздействием или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми; плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам.

Комментируя ст. 339 КТМ, И.И. Барина указывает: "Признание договора или любых его условий недействительными или изменение их являются полномочием суда или арбитража. Суд и арбитраж свободны в выборе между признанием договора или любых его условий недействительными и их изменением" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 568.

Между тем ни суд, ни арбитраж не могут по своей инициативе изменить предмет или основание иска. А представить себе ситуацию, когда владелец спасенного судна, груза или иного имущества обратится в суд или арбитраж с иском об изменении договора о спасании или его отдельных условий и одновременно потребует признания этого договора (или его отдельных условий) недействительным, невозможно, поскольку в данном случае речь идет о двух совершенно самостоятельных исковых требованиях, которые никак не могут быть объединены в одно судебное (арбитражное) производство. Кроме того, к искам об изменении договора и о признании договора недействительной сделкой применяются различные правила, регулирующие порядок их предъявления. Так, требование об изменении договора может быть заявлено стороной в суд, арбитражный суд или третейский суд только после получения отказа другой стороны на предложение изменить договор либо неполучения ответа в срок, указанный в предложении или установленный законом или договором, а при его отсутствии - в тридцатидневный срок (п. 2 ст. 452 ГК).

Для обращения с иском о признании договора о спасании недействительным (полностью или частично) не требуется соблюдения досудебного (доарбитражного) порядка урегулирования спора, как это предусмотрено в отношении иска об изменении договора. Однако для такого рода требований (о признании недействительной оспоримой сделки) предусмотрен сокращенный срок исковой давности - один год, исчисляемый с момента совершения этой сделки, поскольку соответствующее требование может быть заявлено лишь одной из ее сторон (п. 2 ст. 166, п. 2 ст. 181 ГК).

Если же обратить внимание на обстоятельства, могущие повлечь признание недействительным договора о спасании или его отдельных условий, которые (по версии КТМ и КВВТ) могут одновременно служить и основаниями для изменения этого договора, то мы обнаружим здесь существенные противоречия нормам, содержащимся в Гражданском кодексе Российской Федерации.

Первое основание недействительности договора или его изменения - "договор заключен под чрезмерным воздействием или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми" - полностью подпадает под определение так называемой кабальной сделки, под которой разумеется сделка, которую лицо было вынуждено совершить вследствие стечения тяжелых обстоятельств на крайне невыгодных для себя условиях, чем воспользовалась другая сторона. Кабальная сделка является оспоримой и может быть признана недействительной судом (арбитражным судом, третейским судом) по иску потерпевшей стороны (п. 1 ст. 179 ГК). Вместе с тем признание кабальной сделки недействительной имеет то последствие, что потерпевшему возвращается другой стороной все полученное ею по сделке, а при невозможности возвратить полученное в натуре возмещается его стоимость в деньгах. Имущество, полученное по сделке потерпевшим от другой стороны, а также причитавшееся ему в возмещение переданного другой стороне, обращается в доход государства. При невозможности передать имущество в доход государства в натуре взыскивается его стоимость в деньгах. Кроме того, потерпевшему возмещается другой стороной причиненный ему реальный ущерб (п. 2 ст. 179 ГК). Вряд ли названные последствия недействительности кабальной сделки приемлемы в случае признания недействительным договора о спасании, однако других последствий ни КТМ (ст. 339), ни КВВТ (ст. 125) не предусматривают.

Использовать данное основание для обращения в суд (арбитражный суд, третейский суд) с иском об изменении договора о спасании, видимо, возможно, коль это предусмотрено КТМ и КВВТ, но такое требование может быть заявлено лишь до момента исполнения сторонами обязательств, вытекающих из этого договора. Как известно, надлежащее исполнение обязательств является основанием для их прекращения, одновременно с этим "умирает" и породивший их договор (п. 1 ст. 408 ГК). Поэтому если иск об изменении договора о спасании будет заявлен после того, как стороны

исполняют свои обязательства (например, владелец спасенного судна или другого имущества уплатит спасателю предусмотренную договором сумму вознаграждения), суд должен будет прекратить производство по делу в связи с отсутствием предмета спора. Видимо, при формулировании первого обстоятельства, которое может служить основанием для недействительности договора о спасании (или его отдельных условий) или для изменения указанного договора, законодателю следовало предусмотреть и особые последствия на случай признания договора о спасании недействительным, отличные от тех, которые предусмотрены п. 2 ст. 179 ГК применительно к недействительности кабальной сделки.

Что касается второго основания для признания недействительным договора о спасании (или его отдельных условий) либо для изменения указанного договора - "плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам", - то данное обстоятельство относится скорее не к заключению договора (а именно на этот момент должна оцениваться действительность договора), а к исполнению вытекающих из него обязательств. Соответственно было бы достаточно предусмотреть право суда (арбитражного суда, третейского суда), рассматривающего имущественный спор о взыскании вознаграждения и специальной компенсации в пользу спасателя, корректировать (уменьшать или повышать) размер платы, предусмотренной договором, в зависимости от объема и качества фактически оказанных спасателем услуг по ходатайству заинтересованных сторон.

Поскольку такое право суду (арбитражному суду, третейскому суду) не предоставлено, названное обстоятельство должно рассматриваться в качестве основания для изменения соответствующих условий договора о спасании. Однако и в этом случае будет правильным вывод о том, что подобные изменения могут быть внесены в договор лишь при условии, что стороны к этому моменту еще не выполнили своих обязательств (во всяком случае, владелец спасенного судна или иного имущества).

4. Содержание и исполнение обязательств

В КТМ и КВВТ довольно подробно урегулированы права и обязанности участников правоотношений по спасанию находящихся в опасности судов или другого имущества. Еще раз подчеркнем, что указанные права и обязанности возлагаются как на спасателя, так и на владельца спасаемого судна или другого имущества независимо от наличия (или отсутствия) между ними договорных отношений.

На спасателя возлагаются следующие обязанности: осуществлять спасательные операции с должной заботой; при выполнении названной обязанности проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде; обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого разумно требуют обстоятельства; соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно требует капитан находящегося в опасности судна или его владелец либо владелец находящегося в опасности другого имущества, при условии, если это не повлияет на размер вознаграждения спасателя и будет признано, что такое требование неразумно (п. 1 ст. 340 КТМ, п. 1 ст. 126 КВВТ).

Осуществление спасателем спасательных операций по отношению к находящемуся в опасности судну или другому имуществу с должной заботой означает обеспечение определенного уровня оказания помощи, соответствующего общим стандартам проведения спасательных операций. И.И.

Барина по этому поводу пишет: "Спасатель может предусмотреть договором более высокий уровень осуществления спасательной операции, взяв на себя обязанность осуществлять такую операцию с приложением всех усилий... Такой уровень осуществления спасательной операции обычно обеспечивается профессиональными спасателями, которые предусматривают его в используемых ими стандартных формах договора о спасании" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 570.

Особое значение имеет обязанность спасателя при осуществлении спасательной операции проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде. Исполнение данной обязанности является необходимым условием для получения спасателем специальной компенсации (ст. 343 КТМ, ст. 129 КВВТ).

Обязанность обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого разумно требуют обстоятельства, касается первого (основного) спасателя, приступившего к осуществлению спасательной операции во исполнение договора о спасании. Как отмечает И.И. Барина, иные спасатели, "приглашенные основным спасателем для участия в операции, обычно оформляют свое участие в ней путем заключения договора с ним. Спасатель, который берет на себя обязанность с должной заботой или приложением всех усилий осуществлять спасательную операцию, вправе организовывать ее по своему усмотрению и не обязан согласовывать все свои действия, в частности приглашение других спасателей, с капитаном находящегося в опасности судна или его владельцем либо с владельцем находящегося в опасности другого имущества. Указанные лица могут запретить участие в операции других спасателей или оказание ими отдельных услуг, однако такое запрещение влечет за собой правовые последствия лишь в том случае, если запрещение было разумным" <*>.

<*> Там же. С. 571 - 572.

Обязанность спасателя соглашаться на участие других спасателей в ответ на требование капитана судна, находящегося в опасности, или владельца этого судна (другого имущества) возникает лишь в том случае, если такое требование является разумным. Однако в любом случае привлечение к участию в спасательной операции иных участников по требованию капитана спасаемого судна или владельца указанного судна (имущества на борту судна), в том числе в случае, когда впоследствии такое требование будет признано неразумным, не должно влиять на размер вознаграждения первого спасателя посредством его уменьшения.

Спасатель, осуществляющий спасательные операции, несет всевозможные расходы. Право спасателя на компенсацию таких расходов за счет владельца судна зависит от того обстоятельства, создавало ли спасаемое судно или имущество, находящееся на борту этого судна, угрозу причинения ущерба окружающей среде. Речь идет о специальной компенсации фактических расходов, разумно понесенных спасателем при осуществлении спасательной операции, включающих в себя и справедливую плату за оборудование и персонал, фактически и разумно использованные в ходе спасательной операции.

В случаях, когда спасательная операция, осуществленная спасателем, дала полезный результат,

спасатель получает от владельца спасенного судна или другого имущества вознаграждение, обычно покрывающее все расходы, понесенные в связи с проведением спасательной операции. Однако, как отмечалось ранее, применительно к праву спасателя на вознаграждение действует принцип "без спасения нет вознаграждения". Поэтому в подобных ситуациях право спасателя на специальную компенсацию приобретает особое значение.

В соответствии со ст. 343 (п. 1 и 2) КТМ и ст. 129 (п. 1 и 2) КВВТ в случае, если спасатель осуществил спасательные операции по отношению к судну, которое само или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, и не смог заработать вознаграждение, по крайней мере равное специальной компенсации, он имеет право на получение от владельца такого судна специальной компенсации, равной расходам спасателя. Если же при наличии указанных обстоятельств спасателю удалось предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде в результате проведенной им спасательной операции, специальная компенсация, уплачиваемая владельцем судна спасателю, может быть увеличена максимум до 30% понесенных им расходов. При этом суд (арбитражный суд, третейский суд) вправе увеличить специальную компенсацию, если он сочтет это справедливым и разумным, однако общее увеличение не может превышать 100% понесенных спасателем расходов.

Комментируя данные законоположения (п. 1 и 2 ст. 343 КТМ), И.И. Барина подчеркивает то, что "в соответствии с п. 1 (спасатель не предотвратил или не уменьшил ущерб окружающей среде) специальная компенсация равна расходам спасателя; в соответствии с п. 2 (спасатель предотвратил или уменьшил ущерб окружающей среде) специальная компенсация, равная расходам спасателя, может быть увеличена до 30% или даже до 100% расходов спасателя. Расходы спасателя являются основой специальной компенсации. В этом заключается сущность ст. 343: в любом случае возмещать спасателю, который принял на себя риски, связанные со спасением судна, которые само или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, все его разумные расходы на осуществление спасательной операции по отношению к такому судну" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 586.

Вместе с тем в том случае, если спасатель проявил небрежность и вследствие этого не смог предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде, он может быть полностью или частично лишен причитающейся ему специальной компенсации (п. 5 ст. 343 КТМ).

Выплата специальной компенсации спасателю вменена в обязанность только владельца судна как лица, с наибольшей степенью вероятности ответственного за ущерб окружающей среде. Если же причиной происшествия с судном явились правонарушения со стороны владельца груза или иного имущества, находящегося на борту судна, владелец судна, выплативший спасателю сумму специальной компенсации, вправе потребовать от владельца груза или иного имущества возмещения своих убытков в регрессном порядке. Об этом говорится, в частности, в п. 6 ст. 343 КТМ (п. 6 ст. 129 КВВТ), согласно которому правила о специальной компенсации не затрагивают право регресса владельца судна к третьим лицам.

На владельца судна (капитана судна) или иного имущества, находящегося в опасности, возлагаются следующие обязанности: в полной мере сотрудничать со спасателем в ходе спасательных операций; при выполнении указанной обязанности проявлять должную заботу о предотвращении или

об уменьшении ущерба окружающей среде; принять судно или другое имущество, после того как оно доставлено в безопасное место, если этого разумно требует спасатель (п. 2 ст. 340 КТМ).

Обязанность владельца судна или иного имущества (капитана судна) сотрудничать со спасателем при осуществлении спасательных операций обычно конкретизируется в договорах о спасании. Речь идет в основном о предоставлении спасателю возможности пользоваться механизмами и оборудованием, находящимися на борту спасаемого судна. В литературе отмечается, что в стандартных формах договора о спасании нередко предусматривается такая форма сотрудничества, как помощь владельца спасаемого судна или другого имущества спасателю в поисках порта - убежища для поврежденного судна и в получении разрешения на его допуск в указанное безопасное место <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 572.

Другая обязанность владельца спасаемого судна или иного имущества, а также капитана указанного судна состоит в том, что, осуществляя сотрудничество со спасателем при проведении спасательной операции, они должны проявлять заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде. Указанная обязанность носит императивный характер и не может быть изменена договором о спасании.

Как отмечалось ранее, аналогичная обязанность (проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде) возлагается также на спасателя. Причем, как это сформулировано в п. 1 и 2 ст. 340 КТМ (п. 1 и 2 ст. 126 КВВТ), обе стороны должны выполнять эту обязанность по отношению друг к другу. Представляется, однако, что указанная обязанность носит публично-правовой характер и не может входить в содержание гражданско-правовых обязательств, вытекающих из договора о спасании, поскольку обязанность проявлять заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде вытекает для обеих сторон (впрочем, как и для всех иных участников торгового мореплавания) не из двустороннего договора, а из императивного требования закона.

Еще одна обязанность владельца спасаемого судна или другого имущества (капитана судна) состоит в принятии соответствующего судна или имущества после того, как оно доставлено в безопасное место по разумному требованию спасателя. Данная обязанность имеет то значение, что с момента принятия судна или иного имущества от спасателя последний освобождается от несения каких-либо расходов, с ними связанных. Напротив, с этого момента бремя таких расходов возлагается на владельца судна или другого имущества.

Как видим, из всех обязанностей владельца (капитана) спасаемого судна или владельца спасаемого имущества лишь последняя (обязанность принять от спасателя соответствующее судно или имущество) носит конкретный характер и корреспондирует соответствующему праву контрагента. Обязанность сотрудничать со спасателем скорее носит характер абстрактного пожелания, а обязанность проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде является публично-правовой обязанностью всякого участника отношений, связанных с торговым мореплаванием.

Основная же обязанность владельца спасаемого судна или другого имущества (и корреспондирующее ей право спасателя) не нашла отражения в ст. 340 КТМ и ст. 126 КВВТ,

специально посвященных обязанностям спасателя, владельца судна и капитана. Имеется в виду обязанность по уплате спасателю предусмотренного договором вознаграждения за осуществление спасательной операции.

Согласно ст. 341 КТМ, ст. 127 КВВТ спасательные операции, имевшие полезный результат, дают спасателю право на получение вознаграждения. При отсутствии полезного результата спасательных операций вознаграждение спасателю не полагается, однако он сохраняет за собой право требовать специальной компенсации в случаях, предусмотренных ст. 343 КТМ, ст. 129 КВВТ.

Размер вознаграждения должен определяться с учетом следующих критериев: спасенная стоимость судна и другого имущества; мастерство и усилия спасателей в деле предотвращения или уменьшения ущерба окружающей среде; степень успеха, достигнутого спасателями; характер и степень опасности; мастерство и усилия спасателей при спасении судна, другого имущества и людей; затраченное спасателями время и понесенные расходы и убытки; риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование; быстрота оказания услуг; наличие и использование судов или другого предназначенного для спасательных операций оборудования; состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования (п. 1 ст. 342 КТМ, п. 1 ст. 128 КВВТ).

Среди всех критериев определения вознаграждения спасателя в литературе особо выделяется характер и степень опасностей, которым подвергается как спасаемое судно или другое имущество, так и сам спасатель во время осуществления спасательной операции. Например, И.И. Барина указывает: "При установлении размера вознаграждения важно выяснить, от какой опасности было спасено судно или другое имущество. Спасение судна или другого имущества от значительной опасности, и, как следствие этого, получение его владельцами наибольшей выгоды от спасения должно влечь за собой увеличение размера вознаграждения. Чем значительней опасность для судна или другого имущества, тем больше ценность осуществленной спасательной операции и тем выше вознаграждение спасателя" <*>.

<*> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 577 - 578.

Кроме того, необходимо отметить, что приведенный в п. 1 ст. 342 КТМ (п. 1 ст. 128 КВВТ) набор критериев для установления вознаграждения спасателю не должен рассматриваться в качестве исчерпывающего их перечня. Вознаграждение спасателю устанавливается в целях поощрения спасательных операций, в качестве стимула их осуществления. Поэтому судом (арбитражным судом, третейским судом), рассматривающим спор, касающийся размера вознаграждения, причитающегося спасателю, могут быть приняты во внимание и другие обстоятельства, связанные с осуществлением спасательных операций.

Относительно порядка исполнения обязательства владельца спасенного судна или другого имущества в части уплаты спасателю причитающегося ему вознаграждения действует правило, согласно которому вознаграждение уплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально соответствующей спасенной стоимости судна и имущества. При этом общая сумма вознаграждения, за исключением процентов, а также судебных (арбитражных) расходов, не должна превышать спасенную стоимость судна и другого имущества (п. 2 и 3 ст. 342 КТМ, п. 2 и 3 ст. 128 КВВТ).

Последнее правило объясняется тем, что спасательные операции, осуществляемые в отношении находящегося в опасности судна и другого имущества, должны иметь практический смысл для их владельца, что возможно лишь в случае получения последним определенной выгоды от спасения судна или имущества, поэтому выплачиваемое спасателю вознаграждение не должно превышать стоимость спасенного имущества. Как отмечается в литературе, на практике максимальный размер вознаграждения спасателя не превышает половины стоимости спасенного судна или другого имущества, средний же размер вознаграждения обычно составляет 5 - 7% от стоимости спасенного имущества <*>.

<*> См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 582.

В определенных случаях право спасателя на получение вознаграждения ставится в зависимость от его поведения, в том числе и при исполнении им своих обязательств по осуществлению спасательной операции. В соответствии со ст. 348 КТМ, ст. 134 КВВТ спасатель может быть полностью или частично лишен причитающихся ему вознаграждения или специальной компенсации в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными по его вине либо в какой спасатель виновен в обмане или в ином нечестном поведении.

Таким образом, речь идет о трех обстоятельствах, каждое из которых может повлечь за собой утрату спасателем права на вознаграждение или специальную компенсацию. Во-первых, это ситуация, когда необходимость осуществления спасательной операции в отношении находящегося в опасности судна или другого имущества была вызвана по вине самого спасателя. На практике такие ситуации возникают, когда опасность для спасаемого судна возникла в результате его столкновения с судном спасателя либо по вине буксирующего судна при исполнении договора буксировки <*>. Во-вторых, по вине самого спасателя было затруднено осуществление спасательной операции (например, в силу неправильных и некомпетентных действий спасателя возникла новая опасность для судна или другого имущества). В-третьих, в действиях спасателя выявляются обман и нечестное поведение. Как отмечает И.И. Барина, данное обстоятельство "обычно связывается с неправильным поведением отдельных членов экипажа спасавшего судна и ограничивается уменьшением его доли вознаграждения, но не ведет к полному лишению спасателя вознаграждения за спасение судна" <***>.

<*> Там же. С. 601.

<***> Там же. С. 602.

В целях надлежащего исполнения лицами, ответственными за уплату вознаграждения и специальной компенсации (соответственно владельцем спасенного судна или другого имущества и судовладельцем), своих обязательств перед спасателем, последний наделяется правом на обеспечение своих требований, включая проценты, а также судебные (арбитражные) расходы (п. 1 ст. 351 КТМ, п. 1 ст. 137 КВВТ).

В части уплаты вознаграждения такое обеспечение должно быть предоставлено всеми лицами, заинтересованными в спасенном судне или другом имуществе, пропорционально их долям в общей сумме вознаграждения, причитающегося спасателю. А на владельца спасенного судна возложена

обязанность предпринимать все усилия для предоставления владельцами груза падающего на них обеспечения требования спасателя об уплате вознаграждения до того, как груз будет выдан (п. 2 ст. 351 КТМ, п. 2 ст. 137 КВВТ).

Исполнение обязанности по обеспечению требований спасателя о выплате вознаграждения и специальной компенсации в свою очередь "обеспечивается" (гарантируется) правилом о том, что без согласия спасателя спасенные судно и другое имущество не могут быть перемещены из порта или места, в которые они первоначально доставлены после завершения спасательных операций, до тех пор, пока не будет предоставлено надлежащее обеспечение требования спасателя к соответствующему судну или имуществу (п. 3 ст. 351 КТМ, п. 3 ст. 137 КВВТ).

Своеобразным способом обеспечения требования спасателя об уплате вознаграждения и специальной компенсации может служить так называемое промежуточное решение суда (арбитражного суда, третейского суда) об уплате спасателю авансом такой суммы и на таких условиях, которые представляются суду справедливыми и разумными исходя из обстоятельств конкретного дела. В этом случае предоставленное ранее обеспечение требований спасателя соответственно уменьшается на сумму присужденного промежуточного платежа (ст. 352 КТМ, ст. 138 КВВТ).

Глава XIX. ДОГОВОРЫ О ТРАНСПОРТНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

1. История развития транспортного обслуживания организациями промышленного железнодорожного транспорта

В советский период (60 - 70-е гг. XX в.) в целях повышения эффективности вспомогательных операций, обеспечивающих перевозку грузов железнодорожным транспортом, образовывались многочисленные предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ). Первоначально указанные организации создавались путем объединения в одно целое железнодорожных подъездных путей, принадлежавших до этого промышленным предприятиям, строительным и торговым организациям. На балансе ППЖТ, которые имели статус межотраслевых государственных предприятий, закреплялось разнообразное имущество, позволяющее обеспечить транспортное обслуживание клиентов - грузоотправителей и грузополучателей: железнодорожные подъездные пути с соответствующими устройствами и сооружениями, локомотивы, подвижной состав, погрузочные и подъемно-транспортные механизмы.

В качестве несомненного достоинства ППЖТ в литературе того периода отмечались не только значительное повышение эффективности транспортного обслуживания промышленных предприятий, строительных и торговых организаций, но и освобождение от необходимости содержания подъездных путей указанных предприятий и организаций. Кроме того, в результате отмеченных преобразований сложилась определенная система транспортно-экспедиционного обслуживания промышленных, строительных и торговых организаций, когда "в Министерстве автомобильного транспорта РСФСР транспортно-экспедиционное обслуживание при централизованном завозе (вывозе) грузов на станции железных дорог, в речные (морские) порты (на пристани) и в аэропорты осуществляют автотранспортные комбинаты, а на железнодорожных подъездных путях

межотраслевых объединенных транспортных хозяйств - предприятия промышленного железнодорожного транспорта" <*>.

<*> Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание (правовые вопросы). М., 1977. С. 18.

Что касается правового регулирования отношений, складывавшихся между ППЖТ и промышленными, строительными, торговыми предприятиями и организациями по поводу транспортного обслуживания последних, то на первом этапе их развития, когда ППЖТ входили в систему Министерства автомобильного транспорта РСФСР, указанные правоотношения регламентировались нормативными актами, издаваемыми Минавтотрансом РСФСР, в частности Основными условиями обслуживания предприятий и организаций промышленным железнодорожным транспортом Министерства автомобильного транспорта РСФСР, утвержденными Минавтотрансом РСФСР 27 декабря 1971 г. по согласованию с Госпланом РСФСР и Государственным арбитражем при Совете Министров РСФСР. При этом Устав железных дорог СССР и соответствующие Правила перевозок могли применяться к указанным правоотношениям лишь в части сдачи груженых и порожних вагонов железной дороге, грузоотправителям и грузополучателям и соответственно приемки от них.

В дальнейшем межотраслевые предприятия и организации ППЖТ были переданы в ведение Министерства путей сообщения СССР и признаны хозрасчетными транспортными организациями МПС, которые были призваны обеспечить транспортное обслуживание предприятий и организаций. В целях регулирования отношений по транспортному обслуживанию предприятий и организаций других министерств и ведомств Министерством путей сообщения СССР были изданы Правила транспортного обслуживания предприятий и организаций межотраслевым промышленным железнодорожным транспортом МПС <*>.

<*> Утверждены МПС 29 декабря 1983 г. по согласованию с Госарбитражем СССР // Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта Союза ССР. 1984. N 3 - 7. С. 1440.

Согласно указанным Правилам межотраслевым предприятиям промышленного железнодорожного транспорта было вменено в обязанность осуществление следующих операций: перевозок грузов в железнодорожных вагонах, а также перемещения железнодорожных вагонов от приемо-сдаточных путей станций железных дорог до погрузочно-разгрузочных фронтов отправителей (получателей) грузов и обратно, расстановки и перемещения вагонов по фронтам погрузки (выгрузки); технологических перевозок грузов в пределах предприятий, в том числе по контактному графику, и между различными тарифными пунктами в вагонах, принадлежащих ППЖТ; предоставления отправителям и получателям грузов вагонов, принадлежащих ППЖТ или арендованных ими, для перевозки грузов по путям железных дорог; механизированной погрузки и выгрузки грузов, перевозимых в железнодорожном подвижном составе, а также в контейнерах, на основе кооперирования погрузочно-разгрузочных средств с целью ускорения грузовых операций и улучшения использования погрузочно-разгрузочной техники как ППЖТ, так и получателей (отправителей) грузов; экспедиционных операций и других услуг (заполнение документов

грузополучателя, раскредитование перевозочных документов, доставка перевозочных документов по доверенности грузоотправителей (грузополучателей)); различных складских работ (перемещение грузов с фронта выгрузки на склад и со склада на фронт погрузки, штабелирование, перемещение грузов внутри склада и т.п.).

Конкретный перечень выполняемых ППЖТ работ и услуг, а также их объем должны были определяться договором на транспортное обслуживание, заключаемым с грузоотправителями и грузополучателями.

Взаимоотношения ППЖТ с обслуживаемыми предприятиями и организациями регулировались двумя различными договорами: договором на транспортно-экспедиционное обслуживание либо договором на подачу и уборку вагонов, примерные формы которых служили приложениями к Правилам транспортного обслуживания предприятий и организаций межотраслевым промышленным железнодорожным транспортом МПС (далее - Правила транспортного обслуживания, Правила). Согласно указанным Правилам (п. 14) договор на транспортно-экспедиционное обслуживание заключался с теми предприятиями и организациями, для которых ППЖТ выполняли перевозку грузов и погрузочно-разгрузочные работы своими силами и средствами. В случаях, когда ППЖТ выполнялись операции по перевозке грузов между станциями железных дорог и фронтами погрузки и выгрузки или приемо-сдаточными путями предприятий и организаций, между последними и ППЖТ заключался договор на подачу и уборку вагонов. Правда, указанное различие в договорном оформлении взаимоотношений, складывающихся между ППЖТ и обслуживаемыми ими организациями, никак не сказалось на их правовом регулировании: практически все положения, содержащиеся в Правилах транспортного обслуживания, были в равной степени предназначены для обоих видов договоров.

Таким образом, например, было определено содержание как договора на транспортно-экспедиционное обслуживание, так и договора на подачу и уборку вагонов в виде набора обязательных условий для обоих договоров. Указанные договоры должны были предусматривать: годовой и суточные объемы перевозок и погрузочно-разгрузочных работ; круглосуточную организацию работы, включая выходные и праздничные дни; порядок подачи, перемещения и уборки вагонов по фронтам погрузки и выгрузки; тарифное расстояние перевозки грузов; условия погрузки-выгрузки грузов; размеры фронтов погрузки-выгрузки; сроки погрузки-выгрузки грузов из железнодорожных вагонов и вагонов, принадлежавших ППЖТ, при выполнении грузовых операций силами и средствами самих грузоотправителей (грузополучателей); сроки возврата контейнеров; порядок оформления и раскредитования перевозочных документов; порядок приема и передачи грузов, обеспечения сохранности грузов, вагонов и безопасности движения поездов; сроки подписания документов на выполненные объемы работ; порядок производства расчетов; порядок передачи информации о предстоящей подаче вагонов под грузовые операции и об окончании грузовых операций; обязательства сторон по развитию транспортной схемы, складского хозяйства и совершенствованию механизации погрузочно-разгрузочных работ и другие обязательства, направленные на обеспечение согласованной, ритмичной, круглосуточной во все дни недели работы (п. 15 Правил).

Единым для обоих договоров являлся и порядок их заключения. Собственно заключению договора предшествовало обследование подъездных путей и иного грузового хозяйства предприятий и организаций, выступающих в роли грузоотправителей и грузополучателей. Результаты обследования оформлялись актом, в котором указывались все данные, необходимые для разработки проекта договора.

Проект договора разрабатывался ППЖТ в срок не позднее 20 дней после составления акта обследования. Подписанный и скрепленный печатью ППЖТ (в двух экземплярах) проект договора направлялся на подпись контрагенту. Предприятие или организация, получившие проект договора от ППЖТ, были обязаны его подписать, заверить своей печатью и возвратить один из подписанных экземпляров договора ППЖТ в двадцатидневный срок со дня получения проекта договора. Если у предприятия, организации возникали возражения по условиям проекта договора, разработанного ППЖТ, то в этот же срок они должны были составить протокол разногласий и направить его (в двух экземплярах) ППЖТ вместе с подписанным договором. Сторона, получившая протокол разногласий, была обязана его рассмотреть в десятидневный срок (в необходимых случаях совместно с другой стороной), включить в договор все принятые предложения, а спорные вопросы передать в тот же срок на рассмотрение государственного арбитража. В противном случае считались принятыми предложения другой стороны и договор признавался вступившим в силу в ее редакции.

Что касается конкретных обязанностей сторон и порядка их исполнения, то Правила транспортного обслуживания не предусматривали каких-либо специальных положений, рассчитанных на договор на транспортно-экспедиционное обслуживание или только на договор на подачу и уборку вагонов. Напротив, Правила содержали лишь общие положения, определяющие по преимуществу обязанности предприятий и организаций, обслуживаемых ППЖТ, независимо от того, каким договором оформлены их взаимоотношения с ППЖТ. При этом при формулировании соответствующих обязанностей широко использовались нормы Устава железных дорог СССР, устанавливающие обязанности грузоотправителей и грузополучателей. И это понятно: поскольку ППЖТ были отнесены к ведению МПС, на них постарались распространить все льготы и преимущества, которые транспортное законодательство той поры предусматривало для транспортных организаций в их взаимоотношениях с грузоотправителями и грузополучателями.

Так, межотраслевые предприятия промышленного железнодорожного транспорта освобождались от выполнения погрузочно-разгрузочных операций в отношении скоропортящихся, негабаритных, тяжеловесных грузов, обязанность погрузки и выгрузки которых перекладывалась "на плечи" предприятий и организаций, обслуживавшихся ППЖТ. Кроме того, последние должны были обеспечивать: круглосуточную и непрерывную готовность фронтов погрузки-выгрузки, свободных емкостей и складов; круглосуточный прием и отправление грузов, включая выходные и праздничные дни; оборудование фронтов погрузки-выгрузки необходимым освещением, точками подключения электрических погрузочно-разгрузочных механизмов, переносного электроосвещения, обеспечение электроэнергией, сжатым воздухом, водой и паром для нормального ведения работ; обеспечение необходимыми для погрузки и перевозки приспособлениями и материалами с доставкой их на грузовые фронты в количествах, достаточных для погрузки, и т.д. (п. 17, 19 Правил).

В случае прибытия груза, поставка которого не предусматривалась договором (планом, нарядом), получатель, в адрес которого прибыл груз, был тем не менее обязан его принять от ППЖТ на ответственное хранение (п. 29 Правил).

Аналогичным образом (без дифференциации применительно к отдельным видам договоров, опосредующих транспортное обслуживание ППЖТ) в Правилах были сформулированы нормы об ответственности межотраслевых ППЖТ и обслуживаемых ими организаций за нарушение обязательств. Характерной чертой указанных норм являлось широкое использование, а зачастую и непосредственное применение положений Устава железных дорог СССР об ответственности железных дорог, грузоотправителей и грузополучателей. Например, межотраслевые предприятия промышленного железнодорожного транспорта освобождались от ответственности за утрату,

недостачу, порчу или повреждение груза в случаях, когда: груз прибыл в исправном вагоне (контейнере) за исправными пломбами грузоотправителя или на исправном открытом подвижном составе без перегрузки в пути либо с исправной увязкой или при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранности груза; груз прибыл в исправном вагоне за исправными пломбами станции железной дороги и у ППЖТ имелось разрешение грузополучателя на прием от станции такого вагона; недостача, порча или повреждение произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой грузов на открытом подвижном составе; груз перевозился в сопровождении проводника грузоотправителя или грузополучателя; недостача груза не превышает норм естественной убыли. ППЖТ несло ответственность за несохранность груза, если обслуживаемому предприятию, организации удавалось доказать, что утрата, недостача или повреждение груза произошли по вине ППЖТ (п. 59 Правил).

Обстоятельства, которые могли служить основаниями для материальной ответственности ППЖТ, а также обслуживаемых ими предприятий и организаций при железнодорожных перевозках, погрузочно-разгрузочных и складских работах, подлежали удостоверению актами, составляемыми сторонами.

Такие акты составлялись, в частности, для удостоверения следующих обстоятельств: отказа от уклонения от подписи документов, удостоверяющих выполненные объемы работ и простой вагонов; порчи и повреждения грузов; утраты документов, приложенных грузоотправителем к железнодорожной накладной; простоя вагонов на станции назначения и на путях ППЖТ в ожидании подачи под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя; поступления под выгрузку смерзшихся грузов; неочистки вагонов от остатков груза и мусора после выгрузки средствами грузополучателя; повреждения вагонов, локомотивов, железнодорожных путей, принадлежавших ППЖТ, и др. (п. 66 Правил).

Применение всех мер ответственности, за исключением штрафа за сверхнормативную задержку вагонов под погрузкой или выгрузкой по вине грузоотправителя (грузополучателя), который взыскивался ППЖТ в бесспорном порядке, осуществлялось в претензионно-исковом порядке, а соответствующие споры рассматривались государственными арбитражами.

В дальнейшем, в 1992 - 1993 гг., в рамках общих процессов приватизации государственных и муниципальных предприятий межотраслевые предприятия промышленного железнодорожного транспорта были преобразованы в акционерные общества и тем самым утратили свою ведомственную принадлежность к Министерству путей сообщения, превратившись в обычные субъекты имущественного оборота, оказывающие определенные услуги, связанные с транспортным обслуживанием организаций, принимающих и отправляющих грузы по железной дороге.

Сохранившееся на практике, в методических документах и юридической литературе наименование указанных субъектов - "организации промышленного железнодорожного транспорта" (ОПЖТ) является данью традиции и скорее указывает на тот вид предпринимательской деятельности, которым они по преимуществу занимаются. Располагая собственными подъездными путями, примыкающими к общей сети железных дорог, локомотивами, вагонами, прирельсовыми складами, погрузочно-разгрузочными механизмами, а также профессиональным кадровым составом, так называемые организации промышленного железнодорожного транспорта могли с достаточной степенью эффективности осуществлять транспортное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей.

Что касается правовой стороны взаимоотношений организаций промышленного

железнодорожного транспорта с грузоотправителями и грузополучателями, то акционирование указанных организаций сделало невозможным применение Правил транспортного обслуживания предприятий и организаций межотраслевым промышленным железнодорожным транспортом МПС, рассчитанных на ППЖТ как хозрасчетные транспортные организации Министерства путей сообщения, которые обеспечивают транспортное обслуживание иных организаций.

В настоящее время организации промышленного железнодорожного транспорта, являясь владельцами железнодорожных подъездных путей, примыкающих к общей сети железных дорог, должны оформлять свои отношения с соответствующей железной дорогой путем заключения договора об эксплуатации подъездного пути с условием его обслуживания локомотивом ветвевладельца (ст. 55 УЖТ РФ).

Взаимоотношения, складывающиеся между организациями промышленного железнодорожного транспорта и грузоотправителями (грузополучателями), формально подпадают под действие ст. 60 УЖТ РФ, согласно которой отношения между контрагентом (грузоотправителем или грузополучателем, которые в пределах железнодорожного подъездного пути, принадлежащего другому грузоотправителю или грузополучателю, имеют свои склады либо примыкающие к указанному железнодорожному пути свои железнодорожные пути) и владельцем железнодорожного подъездного пути, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования, регулируются заключенным между ними договором. Однако нельзя не заметить, что данная статья УЖТ РФ допускает ситуацию, когда обслуживание как подъездного пути, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования, так и подъездного пути контрагента осуществляется локомотивом железной дороги на основании договора о подаче и уборке вагонов, заключаемого с железной дорогой. Очевидно, что в отношениях с участием организаций промышленного железнодорожного транспорта подобная ситуация должна быть исключена.

На практике между организациями промышленного железнодорожного транспорта и грузоотправителями (грузополучателями) заключаются договоры о транспорте обслуживании, которые по своему содержанию выходят далеко за рамки, очерченные УЖТ РФ (ст. 60) для взаимоотношений владельца подъездного пути, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования, и его контрагентов.

2. Понятие и признаки договора о транспортном обслуживании

Договор о транспорте обслуживании грузоотправителей и грузополучателей организациями промышленного железнодорожного транспорта (далее - договор о транспортном обслуживании) представляет собой такой договор, по которому организация промышленного железнодорожного транспорта обязуется за соответствующую плату осуществлять в отношении грузоотправителей и грузополучателей подачу и уборку груженых и порожних вагонов, технические перевозки грузов в пределах обслуживаемых организаций, погрузку и выгрузку грузов, складские работы и оказывать им иные услуги, в том числе совершать по доверенности обслуживаемых организаций юридические действия, связанные с перевозкой грузов.

Очевидно, что договор о транспортном обслуживании является одним из видов договора транспортной экспедиции, регулируемого гл. 41 Гражданского кодекса Российской Федерации. Как известно, по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - грузоотправителя или грузополучателя)

выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой грузов (п. 1 ст. 801 ГК).

Одним из основных признаков договора о транспортном обслуживании, как и родового по отношению к нему договора транспортной экспедиции, может служить особенность предмета данного договора, которая состоит в том, что все услуги, оказываемые организацией промышленного железнодорожного транспорта грузоотправителю (грузополучателю), подчинены единой цели - обеспечению перевозки грузов, поэтому все действия ОПЖТ носят вспомогательный характер по отношению к предстоящей или завершенной перевозке.

Другой характерной чертой договора о транспортном обслуживании является то, что, как и экспедитор в договоре транспортной экспедиции, ОПЖТ совершает как юридические, так и фактические действия, направленные на обеспечение перевозки грузов. В частности, в состав обязательств ОПЖТ входят такие юридические действия, как заполнение транспортных накладных, раскредитование перевозочных документов и другие, которые осуществляются по доверенности обслуживаемых организаций. К числу фактических действий ОПЖТ могут быть отнесены подача и уборка вагонов, технологические перевозки грузов, погрузочно-разгрузочные и складские операции, которые производятся ими в порядке исполнения договорных обязательств перед грузоотправителями и грузополучателями.

Отличительным признаком договора о транспортном обслуживании, выделяющим его в отдельный вид договора транспортной экспедиции, может быть признано то обстоятельство, что указанный договор призван урегулировать процесс оказания грузоотправителям и грузополучателям соответствующих услуг, связанных с перевозкой груза, лишь в сфере железнодорожного транспорта. Более того, обязательным требованием по отношению к ОПЖТ является наличие у них железнодорожного подъездного пути, примыкающего к железнодорожным подъездным путям общего пользования. Что касается грузоотправителей (грузополучателей), то они, как правило, должны иметь либо собственный подъездной путь, либо прирельсовые склады или погрузочно-разгрузочные площадки, примыкающие к подъездному пути организации промышленного железнодорожного транспорта.

Таким образом, в отличие от договора транспортной экспедиции сфера действия договора о транспортном обслуживании ограничена как по видам перевозки грузов (обеспечивается только железнодорожная перевозка), так и по кругу лиц, которые могут быть участниками этого договора.

Еще одна существенная особенность договора о транспортном обслуживании кроется в специфике его правового регулирования. Как уже отмечалось, ранее действовавшие (с 1984 г.) Правила транспортного обслуживания предприятий и организаций межотраслевым промышленным железнодорожным транспортом МПС были рассчитаны на ППЖТ как хозрасчетные государственные предприятия и организации Министерства путей сообщения, что позволяло применять к ним многочисленные нормы УЖД СССР, регулирующих деятельность перевозчиков грузов по железным дорогам. Однако в связи с акционированием ППЖТ и выходом последних из ведения Министерства путей сообщения их взаимоотношения с грузоотправителями и грузополучателями более не могли регламентироваться ведомственными Правилами 1984 г.

В связи с этим ассоциацией промышленного транспорта "Аспромтранс" и проектным и научно-исследовательским институтом промышленного транспорта "Промтрансниипроект" были разработаны Методические рекомендации по транспортному обслуживанию организаций и предприятий организациями промышленного железнодорожного транспорта (далее - Методические

рекомендации), которые были утверждены Министерством транспорта Российской Федерации 6 февраля 2002 г. (N АН-8-р) по согласованию с Министерством путей сообщения Российской Федерации <*>.

<*> Методические рекомендации по транспортному обслуживанию организаций и предприятий организациями промышленного железнодорожного транспорта. М.: Изд-во НЦ ЭНАС, 2002.

Несмотря на то что указанный документ был утвержден в официальном порядке, он не может рассматриваться в качестве нормативного акта, регулирующего договор транспортного обслуживания (для этого требуется как минимум постановление Правительства Российской Федерации).

Вместе с тем представляется, что положения, содержащиеся в Методических рекомендациях, могут приобрести обязательный характер для сторон договора о транспортном обслуживании в качестве условий вытекающих из этого договора обязательств. Для этого достаточно включить в текст конкретного договора условие о том, что взаимоотношения сторон регламентируются названными Методическими рекомендациями (или их отдельными положениями).

Родовая принадлежность договора о транспортном обслуживании к договору транспортной экспедиции предполагает возможность субсидиарного применения к отношениям, вытекающим из этого договора, правил о транспортной экспедиции, содержащихся в гл. 41 ГК. В соответствии с п. 3 ст. 801 ГК условия выполнения договора транспортной экспедиции определяются соглашением сторон, если иное не установлено законом о транспортно-экспедиционной деятельности, другими законами или иными правовыми актами. Таким образом, признание договора о транспортном обслуживании ОПЖТ отдельным видом договора транспортной экспедиции делает возможным не только субсидиарное применение к указанным правоотношениям правил о транспортной экспедиции, содержащихся в гл. 41 ГК, но и непосредственное регулирование отношений, вытекающих из договора транспортного обслуживания ОПЖТ, постановлениями Правительства Российской Федерации. В этих условиях было бы полезным принятие на уровне Правительства РФ Правил транспортного обслуживания организациями промышленного железнодорожного транспорта.

В настоящее же время при заключении и исполнении договоров о транспортном обслуживании ОПЖТ стороны должны руководствоваться общими положениями о заключении гражданско-правовых договоров и исполнении обязательств, содержащимися в ГК (гл. 22 - 29), а также вырабатываемыми ими условиями конкретных договоров. Вместе с тем, учитывая, что в подавляющем числе случаев первоначальный проект договора разрабатывается организациями промышленного железнодорожного транспорта, нетрудно предположить, что решающее влияние на определение содержания указанных договоров будут оказывать Методические рекомендации. Не являясь нормами права, положения, предусмотренные Методическими рекомендациями, при соответствующем оформлении конкретных договоров могут приобрести силу условий вытекающих из них обязательств и в таком качестве будут обязательными для сторон договора о транспортном обслуживании организациями промышленного железнодорожного транспорта.

3. Субъекты и предмет договора

В тексте Методических рекомендаций можно обнаружить положения, определяющие их цель и

сферу деятельности, в том числе по субъектам (п. 1 и 2). Согласно указанным положениям Методические рекомендации направлены на регулирование взаимоотношений между ОПЖТ и предприятиями и организациями при осуществлении перевозок грузов, погрузочно-разгрузочных работ и других услуг, связанных с перевозкой грузов. Методические рекомендации предназначены для использования в ОПЖТ всех форм собственности и ведомственной принадлежности (кроме отнесенных к ведению Министерства путей сообщения РФ), а также на предприятиях и в организациях (грузоотправителях и грузополучателях) всех форм собственности, обслуживаемых ОПЖТ или другими предприятиями и организациями.

Таким образом, участниками договорных правоотношений, связанных с транспортным обслуживанием организациями промышленного железнодорожного транспорта, являются, с одной стороны, организации, выступающие в роли отправителей и получателей грузов, перевозимых железнодорожным транспортом (грузоотправители и грузополучатели), с другой стороны - ОПЖТ.

Из числа всех грузоотправителей и грузополучателей, отправляющих (принимающих) грузы по железным дорогам, в пределах "досягаемости" услуг, оказываемых организациями промышленного железнодорожного транспорта, находятся только те из них, которые имеют собственные или арендуемые подъездные пути либо прирельсовые склады или иные места погрузки-выгрузки, примыкающие к подъездному пути, принадлежащему организации ПЖТ.

Что касается организаций промышленного железнодорожного транспорта (ОПЖТ), то для оказания грузоотправителям и грузополучателям соответствующих услуг, составляющих предмет договора о транспортном обслуживании, они должны располагать собственными подъездными путями, примыкающими к общей сети железных дорог. В качестве ветвевладельца организации промышленного железнодорожного транспорта заключают договоры об эксплуатации соответствующего подъездного пути с железной дорогой и тем самым получают возможность выполнять транспортно-экспедиционные операции и услуги в пользу обслуживаемых ими грузоотправителей и грузополучателей, в том числе от имени и по доверенности последних.

Представляется также, что организации промышленного железнодорожного транспорта должны как минимум обладать собственными локомотивами и погрузочно-разгрузочными устройствами, а договоры об эксплуатации собственных подъездных путей, заключаемые с железной дорогой, должны включать условие о том, что подъездной путь ветвевладельца (ОПЖТ) обслуживается его собственным локомотивом. В противном случае оказание со стороны организации промышленного железнодорожного транспорта транспортно-экспедиционных услуг грузоотправителям и грузополучателям окажется невозможным, поскольку последние будут вынуждены заключать договоры о подаче и уборке вагонов непосредственно с железной дорогой.

Как известно, предмет всякого гражданско-правового договора составляют действия обязанных сторон. Организации промышленного железнодорожного транспорта могут осуществлять следующие действия по обслуживанию предприятий и организаций: подачу и уборку груженых и порожних вагонов от выставочных путей станций железных дорог до выставочных путей или до мест погрузки-выгрузки обслуживаемых организаций и обратно; расстановку и перемещение вагонов по местам погрузки и выгрузки; подборку вагонов по обслуживаемым организациям и местам погрузки-выгрузки; технологические перевозки грузов в пределах обслуживаемых организаций; предоставление обслуживаемым организациям вагонов, принадлежащих ОПЖТ и имеющих право выхода на железнодорожные пути общего пользования; погрузку и выгрузку грузов; складские работы (перемещение грузов с мест выгрузки на склад и со склада на места погрузки, штабелирование, перемещение грузов внутри склада механизированным способом и другие работы);

распределение порожних вагонов, принадлежащих ОПЖТ, по обслуживаемым организациям и местам погрузки-выгрузки; определенные транспортно-экспедиционные операции, осуществляемые по доверенности обслуживаемых грузоотправителей и грузополучателей: заполнение транспортных накладных, раскредитование перевозочных документов, доставка перевозочных документов обслуживаемым организациям и др.

Конкретный объем услуг, оказываемых ОПЖТ обслуживаемым ими организациям, определяется соответствующим договором и зависит прежде всего, от условий работы организаций промышленного железнодорожного транспорта, грузоотправителей и грузополучателей. К примеру, в случае, когда организация, обслуживаемая ОПЖТ, имеет свой подъездной путь, примыкающий к подъездному пути ОПЖТ, который обслуживается собственным локомотивом грузоотправителя (грузополучателя), предмет договора о транспортном обслуживании (на стороне ОПЖТ), скорее всего, будет ограничен действиями организации промышленного железнодорожного транспорта по сдаче (приему) поступивших (отправляемых) вагонов на выставочных железнодорожных путях. Максимально широкий объем круг услуг, оказываемых организацией промышленного железнодорожного транспорта, приобретает в ситуации, когда обслуживаемые грузоотправители и грузополучатели имеют лишь прирельсовые склады и места погрузки-выгрузки, примыкающие к подъездным путям ОПЖТ, либо когда принадлежащие им подъездные пути обслуживаются локомотивом ОПЖТ.

Как видим, действия организации промышленного железнодорожного транспорта, составляющие предмет договора о транспортном обслуживании (на стороне ОПЖТ), могут носить как фактический (производственный), так и чисто юридический характер. В последнем случае от грузоотправителей и грузополучателей, обслуживаемых ОПЖТ, требуется выдача доверенности на совершение соответствующих действий.

На грузоотправителей (грузополучателей), обслуживаемых ОПЖТ, договором о транспортном обслуживании может быть возложено совершение и иных действий, например по осуществлению погрузки (выгрузки) грузов в вагоны, доставленные к месту погрузки-выгрузки организаций ОПЖТ, оформлению перевозочных документов и т.п. Применительно ко всякому договору о транспортном обслуживании ОПЖТ на грузоотправителей и грузополучателей возлагается обязанность по оплате услуг, оказываемых ОПЖТ.

4. Порядок заключения и форма договора

По версии Методических рекомендаций, договор о транспортном обслуживании заключается в следующем порядке. Проект договора разрабатывается организацией промышленного железнодорожного транспорта, подписывается ею и в двух экземплярах направляется на подпись обслуживаемой организации. Последняя, получив проект договора, подписывает его и возвращает ОПЖТ в месячный срок. Если при подписании проекта договора у обслуживаемой организации возникнут возражения по его отдельным условиям, она должна подписать договор с протоколом разногласий (в двух экземплярах) и направить организации промышленного железнодорожного транспорта в тот же месячный срок.

Организация промышленного железнодорожного транспорта должна рассмотреть протокол разногласий к договору о транспортном обслуживании совместно с обслуживаемой организацией в месячный срок со дня его получения, предварительно известив контрагента о дне рассмотрения

разногласий не позже чем за 10 дней до назначенной даты рассмотрения. Результаты рассмотрения разногласий оформляются протоколом согласования разногласий. При недостижении соглашения по спорным условиям договора разногласия сторон подлежат рассмотрению в порядке, установленном законодательством (п. 13, 14 Методических рекомендаций).

Договор о транспортном обслуживании организации, владеющей собственным подъездным путем, заключается с учетом данных технического паспорта железнодорожного подъездного пути, плана и продольного профиля подъездного пути, которые должны быть представлены ОПЖТ обслуживаемой организацией. В этом случае собственно заключению договора (для выработки его условий) должно предшествовать обследование подъездного пути, принадлежащего обслуживаемой организации. Такое обследование производится ОПЖТ совместно с обслуживаемой организацией, а его результаты оформляются актом обследования железнодорожного подъездного пути, который составляется в двух экземплярах и подписывается представителями ОПЖТ и обслуживаемой организации. При несогласии с данными, внесенными в акт обследования подъездного пути, представители сторон, участвовавшие в обследовании, должны подписать указанный акт и письменно изложить в нем либо на отдельном листе, служащем приложением к акту обследования, свое мотивированное мнение. По просьбе ОПЖТ к предназначенному для выработки условий договора экземпляру акта обследования железнодорожного подъездного пути обслуживаемая организация должна приложить план собственного или арендованного подъездного пути с нанесенными на нем местами погрузки или выгрузки и с указанием специализации железнодорожных путей и складских площадей (п. 12 Методических рекомендаций).

Не подвергая сомнению целесообразность отмеченных правил, регулирующих порядок заключения договоров о транспортном обслуживании ОПЖТ, позволим усомниться в их обязательности для сторон данного договора, имея в виду, что Методические рекомендации, содержащие указанные правила, не являются нормативным правовым актом.

В связи с этим необходимо обратить внимание на то обстоятельство, что для организации промышленного железнодорожного транспорта заключение договора о транспортном обслуживании всякой организации, обладающей подъездным путем или местами погрузки (выгрузки), примыкающими к подъездным путям ОПЖТ, является обязательным. Организация промышленного железнодорожного транспорта по определению относится к монополистам на рынке соответствующих услуг, и для нее договор о транспортном обслуживании является публичным договором (ст. 426 ГК). Поэтому в данном случае должны применяться правила о заключении договора в обязательном порядке, предусмотренные ст. 445 ГК.

Это означает, в частности, что, получив от обслуживаемой организации подписанный проект договора с протоколом разногласий, ОПЖТ обязана в течение 30 дней известить контрагента о принятии договора в его редакции либо об отклонении протокола разногласий. При отклонении протокола разногласий либо неполучении извещения о результатах его рассмотрения в указанный срок обслуживаемая организация, составившая протокол разногласий, вправе передать разногласия, возникшие при заключении договора, на рассмотрение арбитражного суда. В случае же уклонения ОПЖТ от заключения договора о транспортном обслуживании другая сторона вправе обратиться в арбитражный суд с требованием о понуждении заключить договор (п. 2, 4 ст. 445 ГК).

Что касается организации промышленного железнодорожного транспорта и ее возможностей по урегулированию разногласий, возникших при заключении договора о транспортном обслуживании, то с ее стороны указанные разногласия могут быть переданы на рассмотрение арбитражного суда лишь при наличии соглашения сторон о передаче возникшего преддоговорного спора на

рассмотрение арбитражного суда (ст. 446 ГК).

Кроме того, нет видимых причин для ограничения способов заключения договора о транспортном обслуживании в рамках простой письменной формы. Как известно, гражданско-правовой договор в письменной форме может быть заключен не только путем составления одного документа, подписанного сторонами, но также и путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору (п. 2 ст. 434 ГК).

Применительно к договору о транспортном обслуживании ОПЖТ это означает, что предусмотренный Методическими рекомендациями порядок заключения указанного договора, когда организация промышленного железнодорожного транспорта разрабатывает проект договора и направляет его на подпись обслуживаемой организации, может рассматриваться лишь как один из возможных вариантов заключения такого договора. Разумеется, если речь идет о первоначальном заключении договора о транспортном обслуживании соответствующего грузоотправителя (грузополучателя), использующего, например, в этих целях вновь построенный подъездной путь или новые места погрузки или выгрузки грузов, примыкающие к подъездным путям организации промышленного железнодорожного транспорта, порядок заключения договора о транспортном обслуживании, предлагаемый Методическими рекомендациями, является наиболее предпочтительным. Ведь для согласования существенного условия о предмете такого договора потребуются предварительное обследование подъездного пути, мест погрузки-выгрузки. Без этого невозможно выработать условия договора о транспортном обслуживании о порядке подачи-уборки вагонов, о фронтах погрузки-выгрузки, о сроках оборота вагонов и их простоя на местах погрузки или выгрузки и т.д.

Вместе с тем в случаях, когда взаимоотношения сторон по договору о транспортном обслуживании носят постоянный и неизменный характер, не исключена возможность пролонгации договорных отношений сторон путем простого обмена письмами, телеграммами и другими документами, свидетельствующими о согласии сторон заключить новый договор на условиях прежнего договора о транспортном обслуживании. В подобных ситуациях оферта (в том числе в виде проекта договора) может исходить не только от организации промышленного железнодорожного транспорта, но и от ее контрагента.

5. Содержание и порядок исполнения договора

Содержание всякого договора представляет собой совокупность всех его условий, которые в большинстве своем определяют права и обязанности сторон соответствующего договора. Что касается договора о транспортном обслуживании ОПЖТ, то все его условия могут быть разделены на две группы: условия, устанавливающие по преимуществу обязанности организации промышленного железнодорожного транспорта, и условия, определяющие обязанности обслуживаемой организации.

Обязанности по осуществлению погрузочно-разгрузочных работ могут быть возложены как на организацию промышленного железнодорожного транспорта, так и на обслуживаемую организацию. Сторона, исполняющая соответствующие обязанности, должна: выполнять погрузку-выгрузку грузов с учетом требований безопасности работ и обеспечения сохранности грузов и подвижного состава; устанавливать при погрузке и снимать при выгрузке приспособления и крепежные материалы; укладывать грузы на местах погрузки-выгрузки в соответствии с действующими инструкциями по

обеспечению безопасных условий работы; полностью выгружать груз из вагона (цистерны) и контейнера, тщательно очищая их с внутренней и наружной сторон от остатков груза и мусора; проводить очистку от мусора и снега подъездного пути и мест погрузки-выгрузки грузов в пределах занимаемой ими территории (п. 15 Методических рекомендаций).

Если осуществление погрузочно-разгрузочных работ по условиям договора возложено на организацию промышленного железнодорожного транспорта, ее контрагент - обслуживаемая организация несет обязанности: обеспечивать готовность мест погрузки-выгрузки, свободных емкостей и складов в оговоренное договором время производства погрузочно-разгрузочных работ; обеспечивать места погрузки-выгрузки освещением, точками подключения электрических погрузочно-разгрузочных механизмов, сжатым воздухом, водой и паром для нормального и безопасного ведения работ; предъявлять к погрузке грузы таким образом, чтобы обеспечить безопасность движения, сохранность грузов, вагонов, контейнеров; предоставлять необходимые для погрузки и перевозки грузов приспособления и материалы с доставкой их на места погрузки-выгрузки по нормам, предусмотренным техническими условиями погрузки и крепления грузов на подвижном составе, и в количествах, достаточных для осуществления погрузки; своевременно вывозить грузы со специализированных складов; определять пригодность вагонов в коммерческом отношении под погрузку соответствующих грузов; выполнять работы, связанные с восстановлением сыпучести смерзшихся грузов, либо возмещать ОПЖТ расходы, связанные с выполнением этих работ; устанавливать и согласовывать с ОПЖТ безопасные маршруты движения работников вдоль железнодорожных путей и через них (п. 16 Методических рекомендаций).

При всех вариантах взаимоотношений, складывающихся между организациями промышленного железнодорожного транспорта и обслуживаемыми ими организациями, одной из основных обязанностей ОПЖТ остаются обеспечение подачи вагонов под погрузку-выгрузку или доставка их на выставочные пути для передачи обслуживаемой организации.

При подаче вагонов непосредственно к грузовым фронтам обслуживаемой организации локомотивом ОПЖТ, когда договором предусмотрено, что грузовые операции выполняются силами и средствами обслуживаемой организации, сдача и соответственно приемка вагонов осуществляются в местах погрузки-выгрузки. Время нахождения вагонов под погрузкой или выгрузкой должно исчисляться с момента фактической подачи вагонов к месту погрузки (выгрузки) до момента получения ОПЖТ от обслуживаемой организации уведомления о готовности вагонов к уборке. При этом варианте транспортного обслуживания ОПЖТ в договоре должно быть также определено максимальное количество одновременно подаваемых вагонов.

В случаях, когда грузоотправитель (грузополучатель) имеет подъездной путь и использует для его обслуживания собственный локомотив, операции по сдаче и приемке вагонов, доставленных организацией промышленного железнодорожного транспорта, осуществляются на выставочном железнодорожном пути. В договоре о транспортном обслуживании ОПЖТ указываются максимальное количество вагонов, подаваемых на выставочный путь, или масса подаваемого состава. При этих условиях время нахождения вагонов на подъездном пути исчисляется с момента приема вагонов обслуживаемой организацией от ОПЖТ на выставочном железнодорожном пути до момента обратной передачи вагонов от обслуживаемой организации ОПЖТ на том же выставочном пути (п. 19 Методических рекомендаций).

Исполнение организацией промышленного железнодорожного транспорта своих обязательств по договору о транспортном обслуживании ОПЖТ удостоверяется путем составления строго определенных документов. В частности, документом, на основании которого организация

промышленного железнодорожного транспорта производит сдачу поданных вагонов обслуживаемой организации, а также прием от последней вагонов, служит памятка приемосдатчика или ведомость подачи, перевозки грузов и уборки вагонов. Объемы выполненных ОПЖТ погрузочно-разгрузочных работ удостоверяются заказ-нарядом, а объемы осуществленных перевозок грузов - учетной карточкой выполнения плана перевозок или ведомостью подачи, перевозки грузов и уборки вагонов. Указанные документы должны быть подписаны ответственными представителями сторон (п. 20 - 21 Методических рекомендаций).

Погрузочно-разгрузочные работы, перевозки грузов и другие операции по договору о транспортном обслуживании ОПЖТ осуществляются на основе заявок обслуживаемой организации. Порядок и сроки представления таких заявок должны быть определены договором о транспортном обслуживании.

По договору о транспортном обслуживании организация промышленного железнодорожного транспорта может принять на себя обязательство обеспечивать обслуживаемую организацию порожними вагонами, принадлежащими федеральному железнодорожному транспорту. В этом случае обслуживаемая организация предоставляет ОПЖТ заявки на обеспечение порожними вагонами под погрузку, подписанные руководителем организации и заверенные ее печатью, а организация промышленного железнодорожного транспорта составляет объединенную (в отношении всех обслуживаемых организаций) заявку, которая от имени ОПЖТ и за подписью ее руководителя должна быть подана соответствующей железной дороге. В такой ситуации и учетная карточка, удостоверяющая факт предоставления железной дорогой порожних вагонов под погрузку грузоотправителям, подписывается представителем ОПЖТ.

Если же договором о транспортном обслуживании не предусмотрена обязанность организации промышленного железнодорожного транспорта по обеспечению обслуживаемой организации порожними вагонами, принадлежащими федеральному железнодорожному транспорту, заявки на обеспечение порожними вагонами под погрузку должны подаваться обслуживаемой организацией непосредственно на примыкающую железнодорожную станцию и в управление железной дороги, а их копии - ОПЖТ. В этом случае учетная карточка также ведется без участия организации промышленного железнодорожного транспорта (п. 29 - 32 Методических рекомендаций).

Основная договорная обязанность организаций (грузоотправителей и грузополучателей), обслуживаемых ОПЖТ, состоит в своевременной оплате услуг, оказываемых организациями промышленного железнодорожного транспорта. Размер оплаты (тарифы за услуги) определяется договором о транспортном обслуживании. Вместе с тем согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. N 239 "О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)" <*> органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставлено право вводить государственное регулирование тарифов на услуги, оказываемые ОПЖТ на подъездных путях.

<*> СЗ РФ. 1995. N 11. Ст. 997.

Помимо оплаты собственно услуг, оказываемых организацией промышленного железнодорожного транспорта, обслуживаемая организация (грузоотправитель, грузополучатель) обязана вносить специальную плату за пользование вагонами и контейнерами ОПЖТ в размере,

определяемом договором о транспортном обслуживании. В случаях, когда используются вагоны и контейнеры, принадлежащие федеральному железнодорожному транспорту, размеры ставок платы за пользование ими определяются соответствующими тарифными руководствами, издаваемыми в порядке, предусмотренном ТУЖД.

Порядок и сроки осуществления расчетов за услуги, оказываемые организациями промышленного железнодорожного транспорта по договору о транспортном обслуживании, должны предусматриваться этим договором.

Нарушения условий договора о транспортном обслуживании, допускаемые сторонами при его исполнении, должны удостоверяться сторонами актами специальной формы. В частности, такие акты подлежат составлению для удостоверения следующих обстоятельств: отказа или уклонения от подписи документов, подтверждающих объемы выполненных перевозок и иных работ и задержку вагонов, происшедшую по вине обслуживаемой организации; порчи и повреждения грузов; утраты документов, приложенных грузоотправителем к железнодорожной накладной; задержки вагонов на станции назначения и на путях ОПЖТ в ожидании подачи под выгрузку по причинам, зависящим от обслуживаемой организации; поступления под выгрузку смятых грузов; неочистки вагонов от остатков груза и мусора после выгрузки средствами обслуживаемой организации или ОПЖТ в зависимости от того, на какую из сторон была возложена эта обязанность; повреждения принадлежащих ОПЖТ вагонов, локомотивов, железнодорожных путей по вине обслуживаемых организаций, а также принадлежащих обслуживаемой организации - по вине ОПЖТ; повреждения подвижного состава, принадлежащего организациям промышленного железнодорожного транспорта; необеспечения обслуживаемой организацией подачи электроэнергии, сжатого воздуха, воды, пара для выполнения погрузочно-разгрузочных работ; отсутствия освещения, наличия мусора или снега на подъездном пути и грузовых фронтах, находящихся в пределах территории обслуживаемой организации; несоблюдения габаритов выгрузки; других фактов, которые могут служить основанием для материальной ответственности сторон (п. 41 Методических рекомендаций).

Акт составляется в день возникновения обстоятельств, послуживших основанием для его составления, и подписывается представителем сторон, а также лицами, участвующими в удостоверении соответствующих обстоятельств. При несогласии с обстоятельствами, изложенными в акте, представители сторон должны подписать акт со своими замечаниями.

6. Ответственность за нарушение договора

Прежде всего необходимо отметить, что в действующем сегодня законодательстве отсутствуют какие-либо специальные правила об ответственности организаций промышленного железнодорожного транспорта и обслуживаемых ими организаций за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора о транспортном обслуживании ОПЖТ. Нет таких правил и в тексте Методических рекомендаций.

Вместе с тем в тексте примерного договора о транспортном обслуживании, являющегося приложением к Методическим рекомендациям, можно обнаружить не только общее правило о том, что ОПЖТ и обслуживаемые ими организации за нарушение договора о транспортном обслуживании ОПЖТ несут имущественную ответственность в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации, но и многочисленные специальные положения об основаниях, условиях и размере ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение различных обязанностей по

договору о транспортном обслуживании ОПЖТ.

Несмотря на то, что примерный договор о транспортном обслуживании носит лишь рекомендательный характер и стороны при заключении конкретного договора могут им не руководствоваться, очевидно, что организации промышленного железнодорожного транспорта при подготовке проектов соответствующих договоров исходят прежде всего из текста примерного договора, рекомендованного Министерством транспорта Российской Федерации. Данное обстоятельство, однако, не исключает возможности возникновения у сторон разногласий по поводу условий договора о транспортном обслуживании, определяющих ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение вытекающих из него обязательств. Указанные разногласия могут быть переданы на рассмотрение арбитражного суда.

Некоторые условия об ответственности сторон, содержащиеся в тексте примерного договора о транспортном обслуживании, представляются вполне оправданными и полезными. Таковыми, например, являются условия об обоюдной и равной ответственности сторон в случае повреждения или утраты вагонов и контейнеров, принадлежащих контрагенту: соответственно ОПЖТ или обслуживаемая организация, допустившая такое повреждение, обязана отремонтировать за свой счет поврежденные вагоны или контейнеры либо уплатить штраф в размере пятикратной стоимости поврежденных или утраченных частей вагонов или контейнеров по их ценам на момент повреждения или утраты. При этом убытки, понесенные ОПЖТ или обслуживаемой организацией вследствие повреждения или утраты вагонов или контейнеров, также подлежат возмещению в части, не покрытой штрафом.

В случае, когда организация промышленного железнодорожного транспорта принимает на себя обязательство обеспечивать обслуживаемую организацию порожними вагонами, принадлежащими федеральному железнодорожному транспорту, вполне логично выглядит ответственность сторон в виде штрафа за неподачу транспортных средств и за непредъявление грузов к погрузке, аналогичная ответственности грузоотправителя и железной дороги по договору перевозки. ОПЖТ несет ответственность за неподачу вагонов и контейнеров для выполнения принятой заявки обслуживаемой организации, а последняя - за непредъявление груза к погрузке либо неиспользование поданных вагонов и контейнеров.

Так же как и грузоотправитель в обязательствах по перевозке грузов, обслуживаемая организация освобождается от уплаты штрафа за невыполнение поданных заявок в следующих случаях: непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии; аварии на предприятии, в результате которой было прекращено производство; ограничения или прекращения погрузки грузов по распоряжению начальника железной дороги или руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта; неиспользования вагонов, контейнеров, поданных ОПЖТ сверх принятой заявки без согласия обслуживаемой организации, и др.

Правда, некоторое недоумение вызывает то обстоятельство, что организация промышленного железнодорожного транспорта освобождается от уплаты штрафа за невыполнение принятой ею заявки обслуживаемой организации, в том числе и в случае неподачи вагонов и контейнеров станцией железной дороги, независимо от причин такой неподачи. Приняв на себя обязательство по обеспечению обслуживаемой организации вагонами и контейнерами, принадлежащими железной дороге, и выполняя функции экспедитора, ОПЖТ должна действовать в интересах обслуживаемой организации вплоть до предъявления соответствующих требований к железной дороге, в частности и в связи с неисполнением обязанности по подаче вагонов и контейнеров под погрузку. Однако

автоматическое освобождение организации промышленного железнодорожного транспорта в этом случае от ответственности перед обслуживаемой организацией означает, что никакие требования к железной дороге со стороны ОПЖТ не будут предъявлены.

Кроме того, представляется, что в данном случае имеет место противоречие соответствующих положений примерного договора о транспортном обслуживании ст. 803 ГК, согласно которой ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает перевозчик, да и то только в том случае, если экспедитор докажет, что нарушение им своих обязательств вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки.

Согласно примерному договору организация промышленного железнодорожного транспорта несет имущественную ответственность за несохранность грузов после принятия их к перевозке от обслуживаемой организации и до сдачи их станции железной дороги или после приема грузов от станции железной дороги и до сдачи их обслуживаемой организации, в том числе и в тех случаях, когда груз принимается от охраны МПС представителем ОПЖТ, действующим по доверенности обслуживаемой организации. И напротив, организация промышленного железнодорожного транспорта не несет ответственность за несохранность грузов, следующих в сопровождении проводников грузоотправителя (грузополучателя) или принятых представителем грузоотправителя (грузополучателя) от военизированной охраны МПС.

Однако по аналогии с ТУЖД (ст. 109) в примерном договоре о транспортном обслуживании тут же следует положение (п. 17.6) об основаниях, освобождающих организацию промышленного железнодорожного транспорта от ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза. Причем в отличие от ТУЖД при наличии соответствующих обстоятельств примерный договор не допускает привлечения ОПЖТ к ответственности, если все же будет доказана ее вина в несохранности груза.

В качестве оснований освобождения организации промышленного железнодорожного транспорта от ответственности за несохранность грузов признаются следующие обстоятельства: груз прибыл в исправном вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами грузоотправителя или на исправном подвижном составе без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранности груза; груз прибыл в исправном вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами станции железной дороги либо таможенного органа; недостача, порча или повреждение произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой грузов в открытом железнодорожном подвижном составе; груз перевозился в сопровождении представителя обслуживаемой организации; недостача груза не превышает норму естественной убыли и погрешностей измерений массы нетто.

Очевидно, что при определенных условиях названные обстоятельства могут свидетельствовать об отсутствии вины организации промышленного железнодорожного транспорта в несохранности груза, например, прибытие груза в исправном вагоне с исправными запорно-пломбировочными устройствами доказывает отсутствие вины ОПЖТ в недостаче отдельных мест груза в указанном вагоне. Однако если в таком вагоне будет выявлено повреждение перевозимого груза, данное обстоятельство не находится в причинной связи с исправностью самого вагона и запорно-пломбировочных устройств.

Во всяком случае, представляется, что бремя доказывания отсутствия вины ОПЖТ в несохранности доставленного груза должно возлагаться на организацию промышленного

железнодорожного транспорта.

Кроме того, выполняя функции экспедитора, ОПЖТ должна в полной мере представлять интересы обслуживаемой организации (грузоотправителя или грузополучателя) в отношениях с железной дорогой, в том числе совершать действия, направленные на удостоверение фактов несохранности грузов, доставленных в адрес обслуживаемых организаций, и предъявление соответствующих претензий и исков к перевозчику. К сожалению, положения об ответственности организации промышленного железнодорожного транспорта за несохранность грузов, содержащиеся в примерном договоре о транспортном обслуживании, не соответствуют этому требованию.

Глава XX. ДОГОВОР НА ВЫПОЛНЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

Согласно ст. 115 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК) по договору на выполнение авиационных работ подрядчик (эксплуатант) обязуется выполнить для заказчика авиационные работы в порядке, в сроки, в объеме и на условиях, которые предусмотрены этим договором, а заказчик обязуется предоставить предусмотренный договором объем авиационных работ в установленные сроки и оплатить авиационные работы по тарифам, установленным договором. Договором на выполнение авиационных работ должны быть также предусмотрены: порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования; создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей воздушных судов; иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей.

Собственно под авиационными работами, составляющими предмет названного договора, понимаются работы, выполняемые с использованием полетов воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей (п. 1 ст. 114 ВК).

Судя по используемой терминологии ("авиационные работы", "подрядчик", "объем работ"), определяя и пытаясь урегулировать данный договор, законодатель стремился использовать конструкцию договора подряда. Однако эта попытка законодателю явно не удалась, поскольку в данном случае отсутствует такой неперенный признак предмета договора подряда, как действия подрядчика по передаче заказчику результата выполненной работы.

Договор на выполнение авиационных работ скорее представляет собой разновидность договора о возмездном оказании услуг, по которому, как известно, исполнитель обязуется по заданию заказчика оказать последнему услуги (совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность), а заказчик обязуется оплатить эти услуги (п. 1 ст. 779 ГК). Ведь "выполнение авиационных работ" полностью подпадает под определение понятия "услуга" (в смысле совершения определенных действий или определенной деятельности), в том числе и без передачи результата заказчику.

Особенностью услуг, оказываемых заказчику по договору на выполнение авиационных работ, а вместе с тем и характерным видообразующим признаком предмета этого договора является то обстоятельство, что при совершении исполнителем соответствующих действий (деятельности) в обязательном порядке используются полеты воздушных судов.

Отмеченная отличительная черта предмета договора на выполнение авиационных работ

предопределяет и особенность субъектного состава этого договора на стороне исполнителя (или "подрядчика" по терминологии ВК): в качестве такового может выступать только так называемый эксплуатант (опять же по терминологии ВК). В соответствии с п. 3 ст. 61 ВК эксплуатантом признается лицо (физическое или юридическое), имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании (т.е. его титульный владелец), использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

В роли фактического исполнителя обязательств, вытекающих из договора на выполнение авиационных работ, выступает авиационное предприятие, под которым понимается юридическое лицо независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ (п. 1 ст. 61 ВК).

Согласно ст. 9 и 62 ВК коммерческая деятельность авиатранспортных организаций в области гражданской авиации, в том числе по выполнению авиационных работ и их обеспечению, подлежит лицензированию. Порядок выдачи лицензий авиационным предприятиям определен Федеральными авиационными правилами лицензирования деятельности в области гражданской авиации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 января 1998 г. N 85 "О лицензировании деятельности в области гражданской авиации" <*>.

<*> СЗ РФ. 1998. N 5. Ст. 622.

Не исключена возможность совпадения статуса эксплуатанта и авиационного предприятия в одном лице. Такая ситуация возникает, когда организация, владеющая воздушным судном и располагающая соответствующим сертификатом, добивается выдачи лицензии на осуществление деятельности по выполнению авиационных работ. В этом случае эксплуатант, действующий одновременно в роли авиационного предприятия, непосредственно исполняет взятые на себя обязательства, вытекающие из договора на выполнение авиационных работ.

Еще одна существенная особенность договорных отношений, связанных с выполнением авиационных работ, состоит в специфике их правового регулирования. Общие правила выполнения авиационных работ, а также правила, регламентирующие выполнение отдельных видов авиационных работ, устанавливаются федеральными авиационными правилами. Вместе с тем органами законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации могут устанавливаться те условия выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение, которые связаны с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории людей и транспортных средств. Согласование указанных условий и ограничений возлагается на заказчика авиационных работ (п. 2 и 3 ст. 114 ВК).

Квалификация договора на выполнение авиационных работ в качестве разновидности договора о возмездном оказании услуг открывает возможность субсидиарного применения к правоотношениям сторон, вытекающим из договора на выполнение авиационных работ, положений, содержащихся в гл. 39 ГК. Имеются в виду, в частности, положения о том, что при невозможности исполнения договора, возникшей по вине заказчика, услуги по выполнению авиационных работ подлежат оплате в полном объеме, если иное не установлено законом или договором, а в случае, когда невозможность исполнения возникла по обстоятельствам, за которые ни одна из сторон не отвечает, заказчик

возмещает исполнителю лишь фактически понесенные им расходы (п. 2 и 3 ст. 781 ГК); заказчик вправе отказаться от исполнения договора при условии оплаты исполнителю фактически понесенных им расходов, а право исполнителя на отказ от исполнения договора обусловлено полным возмещением заказчику понесенных убытков (ст. 782 ГК).

Глава XXI. ДОГОВОР ОБ АЭРОНАВИГАЦИОННОМ ОБСЛУЖИВАНИИ

1. Понятие аэронавигационного обслуживания

Согласно ст. 69 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК) обслуживание воздушного движения, а также метеорологическое, радио- и светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, поисковое, аварийно-спасательное и другое обеспечение полетов воздушных судов осуществляется на единообразных условиях за плату, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

В деле определения "единообразных условий" обслуживания воздушного движения решающее значение имеют международно-правовые нормы и, в частности, Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 г. (Чикагская конвенция), участницей которой является Российская Федерация как правопреемник СССР, присоединившегося к Чикагской конвенции в 1970 г. <*>, а также документы Международной организации гражданской авиации (ИКАО), созданной в соответствии с Чикагской конвенцией (ст. 43 Конвенции).

<*> Текст Чикагской конвенции (в редакции по состоянию на 13 февраля 2001 г.) см.: Грязнов В.С. Правовые основы воздушных сообщений: Учебное пособие / НОУ "Высш. коммерч. шк. "Авиабизнес". М., 2001. С. 89.

В соответствии со ст. 15 Чикагской конвенции каждый аэропорт в Договариваемом государстве, открытый для общественного пользования его национальными воздушными судами, открыт также на единообразных условиях для воздушных судов всех других Договариваемых государств. Такие же единообразные условия применяются при пользовании воздушными судами каждого Договариваемого государства всеми аэронавигационными средствами, включая радио- и метеорологическое обеспечение, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в целях обеспечения безопасности и оперативности аэронавигации.

Любые сборы, которые могут взиматься или разрешены для взимания Договариваемым государством за пользование аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договариваемого государства, не должны превышать: а) в отношении воздушных судов, не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, - сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов того же класса, занятых в аналогичных сообщениях; б) в отношении воздушных судов, занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, - сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

Каждое из государств - участников Чикагской конвенции приняло на себя обязательство путем

издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и грузов (ст. 22 Конвенции).

Согласно ст. 28 Чикагской конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет это возможным: а) предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми или устанавливаемыми в соответствии с Конвенцией; б) принимать и вводить в действие надлежащие стандартные системы процедур связи, кодов, маркировки, сигналов, светооборудования и другую эксплуатационную практику и правила, которые могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с Конвенцией; с) сотрудничать в международных мероприятиях по обеспечению издания аэронавигационных карт и схем в соответствии со стандартами, которые могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с Конвенцией.

Государства - участники Чикагской конвенции приняли на себя обязанность сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации. В этих целях ИКАО наделена правом принимать и по мере необходимости изменять международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся: систем связи и аэронавигационных средств; характеристик аэропортов и посадочных площадок; правил полетов и практики управления воздушным движением; присвоения квалификации летному и техническому персоналу; годности воздушных судов к полетам; регистрации и идентификации воздушных судов; сбора метеорологической информации и обмена ею; бортовых журналов; аэронавигационных карт и схем; таможенных и иммиграционных процедур; воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования происшествий; других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации (ст. 37 Конвенции).

Согласно одному из документов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) под аэронавигационным обслуживанием понимается обслуживание воздушного движения, обслуживание службой авиационной электросвязи, метеорологическое обеспечение аэронавигации, поиск и спасание, обслуживание службами аэронавигационной информации. Указанные виды обслуживания должны обеспечивать воздушное движение на всех этапах полета воздушного судна (аэродромное диспетчерское обслуживание и диспетчерское обслуживание на маршруте) <*>.

<*> См.: Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания: Документ ИКАО N 9161. Монреаль, 1997. С. 85.

Вопросам обслуживания воздушного движения посвящено приложение 11 к Чикагской конвенции, в котором приведены основные элементы обслуживания воздушного движения и соответствующие стандарты и рекомендуемая практика, касающиеся обслуживания воздушного движения.

Главная задача обслуживания воздушного движения состоит в предотвращении столкновений между воздушными судами на всех этапах воздушного движения: при взлете, посадке, полете по

маршруту, а также в районах аэродромов назначения. Для решения этой и других задач (поддержание упорядоченного потока воздушного движения, обеспечение безопасного и эффективного выполнения полетов, организация аварийного оповещения в отношении воздушных судов, терпящих бедствие, и др.) предусматривается создание центров полетной информации и органов управления воздушным движением.

Предоставляемые виды обслуживания воздушного движения зависят от того, по каким правилам осуществляется полет воздушного судна: по правилам полетов по приборам (ППП) либо по правилам визуальных полетов (ПВП). В первом случае (ППП), когда воздушное судно летит по показаниям бортового навигационного оборудования от одного радиосредства до другого, ему обеспечивается диспетчерское обслуживание, которое заключается в выдаче органами управления воздушным движением разрешений и информации для обеспечения продольного, вертикального и бокового эшелонирования воздушных судов. При этом осуществляется упорядоченный процесс передачи управления от одного органа управления воздушным движением другому с тем расчетом, чтобы в любой момент времени воздушное судно находилось под управлением лишь одного органа управления воздушным движением.

Во втором случае (ПВП), когда воздушное судно должно оставаться вне облаков и летать в таких условиях видимости, которые позволяют видеть другие воздушные суда и избегать столкновения с ними, воздушные суда, как правило, не обеспечиваются диспетчерским обслуживанием. Им предоставляется полетно-информационное обслуживание, включающее в себя передачу метеорологической информации, сведений об изменении эксплуатационного состояния аэронавигационных средств и аэродромов, а также любой иной информации, которая может повлиять на безопасность полетов.

Все воздушные суда, пользующиеся диспетчерским обслуживанием, а также все иные воздушные суда, о полетах которых известно органам обслуживания воздушным движением, обеспечиваются аварийным оповещением. Служба аварийного оповещения оповещает координационные центры поиска и спасания в случаях, когда предполагается или известно, что воздушное судно находится в аварийном положении, не выходит на связь или своевременно не прибывает в определенное место, либо когда получена информация о том, что воздушное судно выполнило или должно выполнить вынужденную посадку. Задача службы аварийного оповещения состоит в том, чтобы привести в действие все аварийно-спасательные организации, которые могут оказать соответствующую помощь.

Особым образом регулируется метеорологическое обеспечение международной аэронавигации (приложение 3 к Чикагской конвенции). Цель метеорологического обслуживания - содействие безопасному, эффективному и регулярному осуществлению аэронавигации. Необходимая информация, касающаяся погодных условий, предоставляется органам обслуживания воздушного движения, летным экипажам, эксплуатантам, органам поисково-спасательной службы, администрации аэропортов.

По каждому аэродрому составляются метеорологические сводки и прогнозы, содержащие сведения о погоде, приземном ветре, облачности, которые заблаговременно передаются другим аэродромам. Для экипажа каждого воздушного судна в пределах одного часа полетного времени до аэродрома подготавливаются прогнозы для посадки. Прогнозы для взлета предоставляются эксплуатантам и летным экипажам по их запросам за три часа до времени вылета. Летные экипажи воздушных судов, находящихся в полете, получают информацию об изменениях погодных условий по маршруту движения от органов метеорологического слежения. Вместе с тем экипажи находящихся

в полете воздушных судов сообщают наземным службам об особых явлениях погоды, встречаемых на маршруте, а также ведут регулярные наблюдения за ветром и температурой воздуха. Результаты этих наблюдений используются для составления прогнозов погоды, а также доводятся до сведения экипажей воздушных судов, следующих по данному маршруту.

Таким образом, под аэронавигационным обслуживанием воздушных судов понимается комплекс услуг, оказываемых эксплуатантам и авиационным предприятиям (в лице летных экипажей воздушных судов), направленных на обеспечение безопасности и эффективности полетов воздушных судов.

2. Субъекты правоотношений по аэронавигационному обслуживанию

Субъектный состав договорных отношений и структура договорных связей по аэронавигационному обслуживанию воздушных судов в Российской Федерации были predetermined Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 мая 1994 г. N 424 "О совершенствовании функционирования и развитии системы организации воздушного движения в Российской Федерации" <*>. Данным Постановлением было установлено, что аэронавигационное обслуживание пользователей воздушного пространства России осуществляется на основании соглашений, заключаемых от имени государства Министерством транспорта Российской Федерации (Комиссией по регулированию воздушного движения) с этими пользователями. При этом аэронавигационное обслуживание было отнесено к федеральным государственным нуждам, а Министерство транспорта Российской Федерации (Комиссия по регулированию воздушного движения) определено в качестве государственного заказчика в области аэронавигационного обслуживания.

<*> СЗ РФ. 1994. N 3. Ст. 217.

В соответствии с Постановлением организации, осуществляющие аэронавигационное обслуживание, как занимающие доминирующее положение в этой области, не вправе отказываться от заключения государственных контрактов в установленном порядке. Также было установлено, что средства, получаемые в качестве платы за аэронавигационное обслуживание, должны направляться на оплату услуг предприятий и организаций аэронавигационного обслуживания и финансирование развития системы организации воздушного движения в России. Кроме того, Министерство транспорта Российской Федерации получило право заключать кредитные соглашения для получения необходимых средств на развитие системы организации воздушного движения в Российской Федерации с погашением кредитов за счет средств, получаемых в качестве платы за аэронавигационное обслуживание.

Во время принятия Постановления Правительства Российской Федерации от 3 мая 1994 г. N 424 в составе Министерства транспорта Российской Федерации действовали Комиссия по регулированию воздушного движения (Росаэронавигация) и департамент воздушного транспорта, как было предусмотрено Положением об этом Министерстве <*>.

<*> См.: Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденное Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 1993 г. N 457 // Собрание актов Президента РФ и Правительства РФ. 1993. N 21. Ст. 1913.

В последующие годы имело место несколько реорганизаций управления транспортным комплексом страны, сопровождавшихся переходом функций государственного заказчика в области аэронавигационного обслуживания. В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 15 марта 1996 г. N 382 "О совершенствовании системы государственного управления транспортным комплексом в Российской Федерации" <*> была образована Федеральная авиационная служба России, в состав которой была передана и Росаэронавигация <***>.

<*> СЗ РФ. 1996. N 12. Ст. 1065.

<***> См. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 мая 1996 г. N 583 "Вопросы Федеральной авиационной службы" // СЗ РФ. 1996. N 21. Ст. 2510.

Вскоре на основании Указа Президента Российской Федерации от 17 августа 1999 г. N 1062 "О структуре федеральных органов исполнительной власти" <*> Федеральная авиационная служба России была преобразована в Федеральную службу воздушного транспорта России (далее - ФСВТ России). И, наконец, Указом Президента Российской Федерации от 17 мая 2000 г. N 867 "О структуре федеральных органов исполнительной власти" <***> Федеральная служба воздушного транспорта России упразднена, а ее функции, в том числе в области аэронавигационного обслуживания воздушного транспорта, вновь переданы Министерству транспорта Российской Федерации.

<*> СЗ РФ. 1999. N 34. Ст. 4223.

<***> СЗ РФ. 2000. N 21. Ст. 2168.

Правда, возникает вопрос о правопреемстве по обязательствам, которые принимали на себя соответственно Министерство транспорта Российской Федерации (в лице Росаэронавигации), Федеральная авиационная служба России и Федеральная служба воздушного транспорта России, в частности, по государственным контрактам на аэронавигационное обслуживание и по договорам с пользователями соответствующих услуг в период своей деятельности до очередной реорганизации. По этому поводу в юридической литературе высказано мнение о том, что, поскольку за ФСВТ России "закреплялся статус юридического лица... имевшиеся у ФСВТ России гражданско-правовые обязательства могут рассматриваться как прекращенные на основании ст. 419 ГК РФ, согласно которой "обязательство прекращается ликвидацией юридического лица..." Вместе с тем публично-правовые обязательства ФСВТ России (например, в части исполнения требований Чикагской конвенции и иных международных договоров России в области воздушных сообщений, обязательства по государственному заказу и т.п.) подлежат исполнению другим специально уполномоченным органом в сфере гражданской авиации, как осуществляемые от имени государства" <*>.

<*> Евкин В.И., Юрьев С.С. Правовые проблемы авионавигации (очерк теории и анализ судебной практики). М.: Союз юристов Москвы, 2002. С. 17.

Приведенные рассуждения относительно прекращения гражданско-правовых обязательств ФСВТ России на основании ст. 419 ГК и перехода к Министерству транспорта РФ так называемых публично-правовых обязательств (в том числе обязательств по государственному заказу) указанной Федеральной службы основаны исключительно на том обстоятельстве, что ФСВТ России в свое время наделялась статусом юридического лица. Между тем как юридическое лицо ФСВТ России могла функционировать лишь в организационно-правовой форме государственного учреждения, обладающего правом оперативного управления закрепленным за ним имуществом.

Как известно, государственное учреждение как субъект оперативного управления не вправе отчуждать или иным способом распоряжаться закрепленным за ним имуществом и имуществом, приобретенным за счет средств, выделенных ему по смете (п. 1 ст. 298 ГК). Поэтому ФСВТ России, действующая в качестве учреждения, могла заключать от своего имени лишь те сделки, которые были направлены на организацию деятельности ее аппарата, да и то в пределах сметного финансирования этих целей. Обязательства, вытекающие из таких сделок, действительно следует считать прекращенными в связи с ликвидацией соответствующего юридического лица (государственного учреждения) при том условии, что по этим обязательствам государство (Российская Федерация) несет субсидиарную ответственность (ст. 120 ГК).

Что же касается иных обязательств, которые приняли на себя Федеральная авиационная служба России и Федеральная служба воздушного транспорта России в период их функционирования, то, заключая соответствующие государственные контракты и договоры, они могли действовать только в качестве федеральных органов исполнительной власти, обладающих необходимыми полномочиями. Вместе с тем данное обстоятельство нисколько не влияет на гражданско-правовую природу соответствующих обязательств и не придает им публично-правового характера.

Как известно, Российская Федерация и иные публичные образования могут участвовать непосредственно в гражданско-правовых отношениях, и в этом случае они выступают в гражданском обороте на равных началах с иными субъектами гражданских правоотношений - гражданами и юридическими лицами (п. 1 ст. 124 ГК). При этом от имени Российской Федерации своими действиями приобретают и осуществляют имущественные и личные неимущественные права и обязанности органы государственной власти в рамках их компетенции, установленной актами, определяющими статус этих органов (п. 1 ст. 125 ГК). Поэтому, конечно же, реорганизация государственных органов или даже их упразднение никак не могут служить основанием прекращения гражданско-правовых обязательств и, более того, не влияют на субъектный состав гражданских правоотношений, участником которых является не соответствующий государственный орган, а Российская Федерация. Поэтому рассматриваемая проблема не имеет отношения к вопросам, связанным с правопреемством по обязательствам или с основаниями их прекращения. Речь идет, скорее, о переходе компетенции от одного государственного органа (реорганизованного или упраздненного) к другому, в рамках которой соответствующий государственный орган получает полномочия представлять Российскую Федерацию в соответствующих правоотношениях.

Итак, в настоящее время именно Министерство транспорта Российской Федерации является тем федеральным органом исполнительной власти, который уполномочен проводить государственную политику в области гражданской авиации, выступать государственным заказчиком в сфере

аэронавигационного обслуживания и представлять Российскую Федерацию в иных гражданско-правовых отношениях в рамках своей компетенции.

Помимо Министерства транспорта Российской Федерации непосредственными участниками правоотношений по обеспечению аэронавигационного обслуживания являются Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации, действующая в организационно-правовой форме федерального унитарного предприятия, а также сеть специализированных государственных унитарных предприятий по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением, которые были образованы в качестве дочерних предприятий Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации.

Как отмечают В.И. Евкин и С.С. Юрьев, существенной особенностью государственных унитарных предприятий, предоставляющих услуги по аэронавигационному обслуживанию, является то, что они "функционируют на основании государственного контракта, заключение и исполнение которого есть обязанность, а не право этих предприятий. Деятельность этих предприятий осуществляется в непрерывном режиме (независимо от наличия или отсутствия воздушных судов в границах их зоны (района) ответственности) и регламентируется нормативными правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации". "Таким образом, - заключают авторы, - государственные предприятия по аэронавигационному обслуживанию, являясь юридическими лицами, созданными в качестве коммерческой организации, обладают специальной правоспособностью и фактически не осуществляют предпринимательской деятельности" <*>.

<*> Евкин В.И., Юрьев С.С. Указ. соч. С. 22 - 23.

С последним утверждением (о том, что указанные государственные предприятия не занимаются предпринимательской деятельностью, поскольку они работают исключительно на основе государственного заказа) трудно согласиться. В аналогичном положении находятся многие федеральные унитарные (в том числе казенные) предприятия, например, выполняющие оборонные заказы, либо субъекты естественных монополий, выполняющие государственные заказы на экспортные поставки в соответствии с международными договорами Российской Федерации. Однако при этом их деятельность не утрачивает предпринимательский характер, а соответствующие организации действуют в качестве коммерческих организаций. В этих случаях существенная особенность проявляет себя лишь в специфике предпринимательской деятельности, осуществляемой на основе государственного контракта по выполнению государственного заказа, а также в том, что государственные унитарные предприятия, оставаясь коммерческими организациями, обладают не общей, а целевой правоспособностью (ст. 49 ГК).

Определенные сомнения вызывает и другой вывод названных авторов относительно специфики государственных унитарных предприятий, осуществляющих аэронавигационное обслуживание. Они пишут: "При этом если в качестве структурных единиц эти предприятия в организационно-правовом аспекте входят в состав ФУП "Госкорпорация по ОрВД", то в организационно-технологическом - в состав единой военно-гражданской системы организации воздушного движения Российской Федерации (ЕС ОрВД) и являются ее оперативными органами. Деятельность ЕС ОрВД не подлежит ограничению или прекращению. Имущество ЕС ОрВД, согласно Воздушному кодексу Российской Федерации, может находиться только в федеральной собственности" <*>.

<*> Там же. С. 23.

Государственные унитарные предприятия (даже будучи дочерними) ни при каких условиях не могут являться структурными единицами другого государственного унитарного предприятия (в том числе материнского). Напомним, что ранее (в советский период) понятием "структурные единицы" обозначались обособленные подразделения производственных объединений, которые в этом смысле противопоставлялись, с одной стороны, самостоятельным предприятиям, обладающим правами юридического лица, с другой стороны - иным структурным подразделениям, не наделенным в отличие от структурных единиц отдельными правомочиями, присущими юридическим лицам. Отношения дочерних унитарных предприятий с материнским государственным предприятием находятся совершенно в иной плоскости и предопределяются тем обстоятельством, что последнее является их учредителем, имеющим полномочия на утверждение уставов дочерних унитарных предприятий.

Кроме того, вряд ли возможно рассматривать государственные унитарные предприятия, оказывающие услуги в области аэронавигационного обслуживания, в качестве оперативных органов единой военно-гражданской системы организации воздушного движения Российской Федерации.

В соответствии со ст. 14 ВК организация использования воздушного пространства предусматривает обеспечение безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения, а также другой деятельности по использованию воздушного пространства. Организация использования воздушного пространства включает в себя: установление структуры воздушного пространства; планирование и координирование использования воздушного пространства; обеспечение разрешительного порядка использования воздушного пространства; организацию воздушного движения (обслуживание (управление) воздушного движения, организация потоков воздушного движения); организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения; контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства. Организация использования воздушного пространства осуществляется органами единой системы организации воздушного движения, а также органами пользователей воздушного пространства и органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах в порядке, определенном Правительством Российской Федерации.

Согласно Федеральным правилам использования воздушного пространства Российской Федерации (п. 67), утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084 <*>, обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется центрами единой системы организации воздушного движения и органами пользователей воздушного пространства в процессе выполнения суточного плана использования воздушного пространства и включает в себя полетно-информационное обслуживание, консультативное обслуживание, диспетчерское обслуживание воздушного движения, а также аварийное оповещение.

<*> СЗ РФ. 1999. N 40. Ст. 4861.

Как усматривается из текста приведенных правовых норм, единая система организации

воздушного движения представляет собой вовсе не объединение органов и организаций по субъектному признаку, а комплекс взаимосвязанных направлений деятельности, обеспечивающих безопасное и эффективное воздушное движение. В связи с этим можно говорить о том, что и деятельность специализированных государственных унитарных предприятий по оказанию услуг в области аэронавигационного обслуживания представляет собой необходимый элемент единой системы организации воздушного движения и в этом смысле названные предприятия играют роль центров этой системы, но не о том, что указанные государственные предприятия являются ее оперативными органами.

3. Структура договорных связей по аэронавигационному обслуживанию

На практике роль государственного заказчика, который доводит государственный заказ в области аэронавигационного обслуживания до специализированных государственных унитарных предприятий по использованию воздушного пространства и организации воздушного движения и заключает с ними государственные контракты на выполнение соответствующими государственными предприятиями государственного заказа по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства России, выполняет не Министерство транспорта Российской Федерации, а Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации. При этом последняя выполняет функции государственного заказчика на основе договора об организации аэронавигационного обслуживания воздушного пространства, заключаемого с Министерством транспорта Российской Федерации, по которому действия Государственной корпорации, направленные на размещение государственного заказа и заключение государственных контрактов со специализированными государственными унитарными предприятиями, рассматриваются как возмездное оказание услуг Министерству транспорта Российской Федерации.

Отношения, складывающиеся между Министерством транспорта Российской Федерации и Государственной корпорацией по организации воздушного движения в Российской Федерации, весьма напоминают обязательства по агентскому договору. Как известно, по агентскому договору одна сторона (агент) обязуется за вознаграждение совершать по поручению другой стороны (принципала) юридические и иные действия от своего имени, но за счет принципала либо от имени и за счет принципала. По сделке, совершенной агентом с третьим лицом от своего имени и за счет принципала, приобретает права и становится обязанным агент, хотя бы принципал и был назван в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственное отношение по исполнению сделки. По сделке, совершенной агентом с третьим лицом от имени и за счет принципала, права и обязанности возникают непосредственно у принципала (п. 1 ст. 1005 ГК).

Квалификация правоотношений между указанным Министерством и Государственной корпорацией в качестве агентского договора позволила бы обеспечить их довольно полное правовое регулирование. Во-первых, в этом случае появилась бы возможность применять к рассматриваемым правоотношениям правила о договоре поручения (гл. 49 ГК) или о договоре комиссии (гл. 51 ГК) в зависимости от того, действует агент (Государственная корпорация) по условиям договора от имени принципала (Министерства) или от своего имени (ст. 1011 ГК). И, во-вторых, сохранялась бы возможность принятия специального законодательства, направленного на регулирование соответствующих правоотношений с учетом их специфики, поскольку ГК (п. 4 ст. 1005) содержит положение о том, что законом могут быть предусмотрены особенности отдельных видов агентского договора.

Однако в любом случае реальным государственным заказчиком по государственному контракту на выполнение услуг по аэронавигационному обслуживанию (в том числе и при его заключении Государственной корпорацией) остается Министерство транспорта Российской Федерации, которое, конечно же, может и само непосредственно довести государственный заказ до соответствующих государственных предприятий, специализирующихся на аэронавигационном обслуживании воздушного движения, и подписать с ними государственный контракт на его выполнение.

Весьма интересно правовое положение государственных предприятий, занимающихся непосредственным оказанием услуг в области аэронавигационного обслуживания, - адресатов государственного заказа. С одной стороны, они являются исполнителями государственного заказа по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения, с другой стороны, их услуги фактически предоставляются не государственному заказчику, а эксплуатантам воздушных судов, авиационным предприятиям (в лице их летных экипажей) и иным пользователям воздушного пространства.

Действуя в первом своем качестве, указанные государственные предприятия подписывают государственный контракт на выполнение государственного заказа, по которому принимают на себя обязательства по оказанию услуг в области аэронавигационного обслуживания пользователям воздушного пространства. Однако указанные обязательства принимаются не в отношении получателей этих услуг, а в отношении государственного заказчика по государственному контракту, который и выступает в роли кредитора по соответствующим обязательствам.

В ходе и в порядке исполнения обязательств, вытекающих из государственного контракта, государственные предприятия оказывают соответствующие услуги эксплуатантам воздушных судов и иным пользователям, с которыми у них отсутствуют какие-либо правоотношения, и, следовательно, эти отношения с получателями услуг носят фактический характер.

В юридической литературе эту непростую правовую ситуацию иногда пытаются объяснить как публично-правовым характером обязательств государства по аэронавигационному обслуживанию полетов в воздушном пространстве России, так и тем, что государственный контракт на выполнение государственного заказа в области аэронавигационного обслуживания является договором в пользу третьих лиц - получателей соответствующих услуг. Например, В.И. Евкин и С.С. Юрьев со ссылкой на п. 3 ст. 308 ГК подчеркивают, что закон не ограничивает субъекта получения таких услуг. Они указывают: "Предмет контракта - аэронавигационное обслуживание воздушных судов пользователей воздушного пространства, то есть услуги для третьих лиц, которые в силу... международных норм имеют право пользования государственными аэронавигационными средствами и получения надлежащего аэронавигационного обслуживания на всех этапах полета их воздушных судов. Таким образом, именно посредством государственного заказа на аэронавигационное обслуживание происходит реализация публично-правовых обязанностей государства, вытекающих из международных обязательств Российской Федерации в сфере аэронавигации" <*>.

<*> Евкин В.И., Юрьев С.С. Указ. соч. С. 26 - 27.

Представляется, что сложившаяся ситуация может быть объяснена с гражданско-правовых позиций следующим образом. Российская Федерация, приняв на себя по международным договорам обязательства представлять на единообразных условиях пользователям воздушного пространства России услуги в области аэронавигационного обслуживания (например, ст. 15 Чикагской конвенции),

размещая через свои уполномоченные органы государственный заказ и заключая государственные контракты на его выполнение с конкретными исполнителями - специализированными государственными предприятиями, тем самым возлагает на них исполнение своих обязательств, вытекающих из международных договоров (п. 1 ст. 313 ГК). Кроме того, заключая государственный контракт с конкретным исполнителем - государственным предприятием на выполнение государственного заказа по оказанию услуг в области аэронавигационного обслуживания и являясь заказчиком этих услуг, государство устанавливает определенный порядок исполнения обязательств, вытекающих из государственного контракта, согласно которому исполнение указанных обязательств предоставляется не кредитору - государственному заказчику, а третьим лицам - пользователям воздушного пространства Российской Федерации. Иными словами, в данном случае со стороны кредитора - государственного заказчика имеет место переадресование исполнения, что, однако же, не изменяет субъектный состав соответствующих обязательств.

Последнее обстоятельство имеет важное значение, поскольку оно исключает возможность квалификации государственного контракта на выполнение государственного заказа в области аэронавигационного обслуживания в качестве договора в пользу третьего, вернее, третьих лиц - получателей соответствующих услуг. Согласно ст. 430 ГК договором в пользу третьего лица признается договор, в котором стороны установили, что должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу. Причем, если иное не предусмотрено законом, иными правовыми актами или договором, с момента выражения третьим лицом должнику намерения воспользоваться своим правом по договору стороны не могут расторгать или изменять заключенный ими договор без согласия третьего лица. А в случае, когда третье лицо отказалось от права, предоставленного ему по договору, кредитор может воспользоваться этим правом. Как видим, эта договорная конструкция (договор в пользу третьего лица) непригодна для применения к государственному контракту на выполнение государственного заказа в области аэронавигационного обслуживания.

Выходит, что специализированные государственные предприятия, занимающиеся организацией воздушного движения и его аэронавигационным обслуживанием, оказывая фактические услуги эксплуатантам воздушных судов и авиационным предприятиям (в лице летных экипажей), тем самым обеспечивают возложенное на них посредством заключения государственного контракта исполнение обязательств Российской Федерации перед пользователями воздушного пространства России.

Именно такой подход был воспринят судебно-арбитражной практикой и в полной мере проявил себя, в частности, при разрешении налоговых споров. Данное обстоятельство подчеркивается В.И. Евкиным и С.С. Юрьевым, которые формулируют обобщенный вывод судебно-арбитражной практики следующим образом: "Государственные предприятия по аэронавигационному обслуживанию не вправе напрямую заключать договоры с иностранными пользователями воздушного пространства; эти предприятия выполняют государственный заказ, а не гражданско-правовой договор с иностранными пользователями воздушного пространства" <*>. В подтверждение этого вывода названные авторы приводят целый ряд примеров из практики различных арбитражных судов, признававших недействительными акты налоговых органов, полагавших, что услуги, оказанные специализированными государственными предприятиями по аэронавигационному обслуживанию, в том числе и в отношении иностранных воздушных судов, подлежат обложению налогом на добавленную стоимость <*>.

<*> Евкин В.И., Юрьев С.С. Указ. соч. С. 37.

<***> Там же. С. 37 - 39.

4. Содержание и порядок исполнения обязательств

Принимая во внимание, что между специализированными государственными предприятиями, оказывающими услуги в области аэронавигационного обслуживания, и получателями этих услуг - пользователями воздушного пространства какие-либо письменные договоры не заключаются, а соответствующая деятельность специализированных государственных предприятий представляет собой возложенное на них исполнение обязательств Российской Федерации, содержание соответствующих обязательств по аэронавигационному обслуживанию может быть определено исходя из международных договоров Российской Федерации и внутренних нормативных актов, устанавливающих ставки аэронавигационных и аэропортовых сборов за обслуживание воздушных судов.

Все услуги, оказываемые пользователям воздушного пространства, могут быть разделены на несколько групп в зависимости от того, на какой стадии воздушного полета они предоставляются.

Во-первых, аэронавигационное обслуживание воздушных судов на воздушных трассах Российской Федерации и маршрутах спрямления воздушных трасс - части воздушного пространства, ограниченной по высоте и ширине. На этой стадии обеспечивается оказание таких услуг, как: организация воздушного движения; планирование и координация использования воздушного пространства; предоставление средств навигации, радиотехнического обеспечения и связи, каналов связи; аварийное оповещение и координация полетов при проведении поиска и спасания; передача экипажам оперативной аэронавигационной информации и изменений в аэронавигационной обстановке, а также метеорологической информации; обеспечение функционирования органов обслуживания воздушного движения на запасных аэродромах.

Во-вторых, аэронавигационное обслуживание воздушных судов в районе аэродрома, при посадке на аэродром (аэроузел), на этапах снижения для посадки, захода на посадку, посадки и руления до места стоянки и при вылете с аэродрома (аэроузла) на этапах руления с места стоянки, взлета и набора высоты до выхода на воздушную трассу или маршрут спрямления воздушной трассы. На этом этапе аэронавигационное обслуживание включает в себя помимо тех же операций и услуг, которые осуществляются во время обслуживания на воздушных трассах, следующие услуги, обеспечивающие взлет и посадку воздушного судна: предоставление взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перронов, светотехническое обеспечение аэродрома; поисково-спасательное обеспечение в районе аэропорта; аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение в районе аэропорта; орнитологическое обеспечение безопасности полетов в районе аэропорта; формирование и предоставление экипажам, вылетающим из аэропорта, и органам обслуживания воздушного движения России аэронавигационной информации и изменений в аэронавигационной обстановке по аэродромам и воздушным трассам; предоставление места стоянки воздушному судну на аэродроме.

Кроме того, на этой стадии оказываются услуги по обеспечению авиационной безопасности: осуществление пропускного режима в аэропорту; охрана контролируемой территории аэропорта; охрана воздушных судов на стоянках и объектов жизнеобеспечения аэропорта; досмотр членов экипажей воздушных судов; поддержание готовности сил и средств аэропортов к действиям по пресечению актов незаконного вмешательства; координация деятельности служб авиационной

безопасности иностранных эксплуатантов и российских организаций гражданской авиации в зоне аэропорта; досмотр грузов и почты; досмотр пассажиров, ручной клади и багажа (при пассажирских перевозках). При пассажирских перевозках также оказываются услуги по пользованию аэровокзалом: предоставление привокзальной площади, помещений и зон аэровокзала (вестибюля, справочно-информационной зоны, помещений и зон ожидания и.т.), - и по информационному обеспечению пассажиров.

Применительно к внутренним рейсам воздушных судов при регулировании тарифов выделяются также услуги по наземному обслуживанию, которые оказываются в зависимости от вида перевозок, потребностей воздушного судна и других условий. Так, в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 2 октября 2000 г. N 110 "Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации" <*> предусмотрен тариф, взимаемый за услуги, предоставляемые при обработке прибывающих и убывающих грузов и почты, включая: таможенный и санитарный контроль; взвешивание и маркировку; сортировку на складе, оформление документации; комплектование по рейсам, включая комплектацию в контейнеры и поддоны, раскомплектование; кратковременное хранение в установленные сроки; погрузку-выгрузку на перронные погрузочно-разгрузочные средства для транспортировки к воздушному судну и обратно; транспортировку к воздушному судну; контроль загрузки воздушного судна; погрузку-выгрузку в воздушное судно и обратно.

<*> Зарегистрирован в Минюсте РФ 20 марта 2001 г. N 2617 // КонсультантПлюс:ВерсияПроф.

Подробно и детально регулируются различные тарифы за обслуживание пассажиров, в частности за услуги, предоставляемые при регистрации и посадке на воздушное судно убывающих пассажиров, встрече и сопровождении прибывающих пассажиров, включая: регистрацию пассажиров, взвешивание и оформление багажа; пограничный, санитарный и таможенный контроль пассажиров, багажа и ручной клади; укладку багажа на транспортные средства; подведение и передачу итогов по рейсу, передачу сведений о номерах багажных люков самолета для загрузки, составление центровочного графика, выявление наличия свободных мест; подведение итогов регистрации, предварительное и окончательное составление сводной загрузочной ведомости, оформление рейсовой документации, передачу документов экипажу, контроль загрузки воздушного судна; накопление и сопровождение пассажиров до воздушного судна, проверку количества пассажиров после посадки в воздушное судно; встречу и сопровождение прибывающих пассажиров до аэровокзала; погрузку, разгрузку и транспортировку багажа между зданием аэровокзала и воздушным судном и обратно, а также выдачу багажа.

Предусмотрен тариф, взимаемый за услуги, предоставляемые при обеспечении воздушного судна бортипитанием, включая: прием и выгрузку с борта воздушного судна съемного оборудования и бортовой посуды; загрузку на транспортные средства, доставку в комплекс (цех) бортового питания и выгрузку; утилизацию отходов и санитарную обработку съемного оборудования и бортовой посуды; погрузку бортипитания на транспортные средства в комплексе (цехе) бортипитания; доставку бортипитания к воздушному судну; передачу и погрузку бортипитания на борт воздушного судна.

Наземное обслуживание воздушного судна включает в себя также следующие услуги: предоставление экипажу автоматизированного предварительного навигационного расчета по

маршруту полета с учетом прогнозируемого ветра; составление флайт-плана по маршруту полета; предполетный медицинский осмотр членов экипажа; предоставление персонала и транспортных средств для доставки экипажа к воздушному судну; предоставление комплекса услуг по обеспечению воздушного судна АвиаГСМ; техническое обслуживание воздушного судна по формам регламента; обеспечение приемки и выпуска воздушного судна (подготовку места стоянки и приемку воздушного судна на место стоянки; установку стояночных колодок под колеса шасси, заземление воздушного судна, контроль за запуском двигателей и т.п.); внутреннюю уборку воздушного судна; заправку питьевой водой; обеспечение очистки воздушного судна от снега и льда; заправку авиадвигателей маслом; предоставление специальных технических и транспортных средств и др.

Обязательства по аэронавигационному обслуживанию носят двусторонний характер. Основная обязанность получателя соответствующих услуг - пользователя воздушного пространства состоит в своевременной и полной оплате. Тарифы за услуги в области аэронавигационного обслуживания относятся к числу регулируемых государством. Данное обстоятельство предопределено положениями, содержащимися в ст. 15 Чикагской конвенции, в соответствии с которой государства - участники Конвенции приняли на себя обязательство обеспечить взимание сборов за аэронавигационное обслуживание воздушных судов других государств в том же размере, который устанавливается для национальных воздушных судов. Кроме того, специализированные предприятия и организации, оказывающие услуги в области аэронавигационного обслуживания, по роду своей деятельности и своему положению относятся к субъектам естественных монополий, что также предопределяет необходимость государственного регулирования тарифов, взимаемых за оказываемые ими услуги.

Порядок установления и введения в действие сборов за аэронавигационное и аэропортовое обслуживание международных полетов также определен положениями Чикагской конвенции, согласно которым информация о всех сборах публикуется и сообщается ИКАО, при этом по заявлению заинтересованного государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом ИКАО, который представляет по ним доклад и дает рекомендации для рассмотрения заинтересованным государством или государствами. Никакое государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов лишь за право транзита через его территорию, или влета на его территорию, или вылета с его территории любого воздушного судна другого государства - участника Конвенции или находящихся на нем лиц либо имущества.

В соответствии с положениями Чикагской конвенции Федеральной службой воздушного транспорта России был принят Приказ от 15 мая 2000 г. N 125 "Об аэронавигационных и аэропортовых сборах за обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов в воздушном пространстве и аэропортах Российской Федерации" <*>. Данным Приказом установлен перечень аэронавигационных и аэропортовых сборов за обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов в воздушном пространстве и аэропортах Российской Федерации и определен порядок их взимания.

<*> Зарегистрирован в Минюсте РФ 20 июля 2000 г. N 2317; действует в редакции Приказа Министерства транспорта РФ от 18 мая 2002 г. N 69 // КонсультантПлюс:ВерсияПроф.

Ставки сбора за аэронавигационное обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов на трассах, осуществляемое организациями гражданской авиации, имеющими

полномочия осуществлять деятельность по обслуживанию воздушного движения, устанавливаются едиными для полетов на воздушных трассах Российской Федерации по шкале, дифференцированной по максимальной взлетной массе воздушных судов. Указанные ставки разрабатываются и утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Ставки сбора за аэронавигационное обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов в районе аэродрома, осуществляемое организациями гражданской авиации, имеющими соответствующие полномочия, устанавливаются для каждого аэропорта, открытого для международных полетов, отдельно. Эти ставки разрабатываются указанными организациями гражданской авиации и утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Ставки аэропортовых сборов за обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов, осуществляемое организациями гражданской авиации, обладающими соответствующими сертификатами соответствия и лицензиями на выполнение работ (услуг), также устанавливаются отдельно для каждого аэропорта. Указанные ставки разрабатываются соответствующими организациями гражданской авиации, согласовываются в Министерстве транспорта Российской Федерации и утверждаются компетентным органом в сфере регулирования естественных монополий на транспорте.

Взимание аэронавигационных и аэропортовых сборов за обслуживание воздушных судов иностранных эксплуатантов производится по ставкам, опубликованным в Сборнике аэронавигационной информации (AIP). При обслуживании воздушных судов иностранных эксплуатантов в аэропортах, ставки сборов которых не опубликованы в названном Сборнике, подлежат взиманию соответствующие сборы по ставкам, установленным для обслуживания российских эксплуатантов воздушных судов.

Перечень аэронавигационных и аэропортовых сборов и тарифов за обслуживание воздушных судов эксплуатантов России и порядок их применения определены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 2 октября 2000 г. N 110.

Согласно данному Приказу ставки сбора за аэронавигационное обслуживание на воздушных трассах устанавливаются едиными для полетов воздушных судов на воздушных трассах Российской Федерации по шкале, дифференцированной по максимальной взлетной массе воздушных судов. Ставки сборов за аэронавигационное обслуживание на местных воздушных линиях и в районах авиаработ устанавливаются в каждом районе обслуживания воздушного движения или зоне ответственности, определенной для соответствующей организации гражданской авиации, отдельно. Таким же образом (отдельно) устанавливаются ставки сборов за аэронавигационное обслуживание в районе аэродрома, а также ставки аэропортовых сборов применительно к каждому аэропорту. Тарифы за наземное обслуживание устанавливаются для каждой организации гражданской авиации, предоставляющей услуги по наземному обслуживанию в аэропортах Российской Федерации.

Ставки аэронавигационных сборов за обслуживание воздушных судов на воздушных трассах утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации, а ставки аэропортовых сборов и тарифы за наземное обслуживание утверждаются компетентным органом в сфере регулирования естественных монополий на транспорте.

При посадке воздушных судов по метеоусловиям на запасной аэродром сборы за аэронавигационное обслуживание в районе аэродрома и за взлет-посадку взимаются в размере 25% от действующего тарифа.

В случае, если полет воздушного судна выполняется как по воздушным трассам, так и по местным воздушным линиям или в районах авиационных работ, по каждой части полета применяется соответствующий аэронавигационный сбор.

Сбор за аэронавигационное обслуживание на воздушных трассах взимается по ставкам в размере, действующем на дату вылета воздушного судна из аэропорта или начала полета воздушного судна в районе обслуживания воздушного движения России. Сбор за аэронавигационное обслуживание в районе аэродрома и аэропортовые сборы взимаются по ставкам в размере, действующем на дату вылета воздушного судна из аэропорта. Тарифы за наземное обслуживание взимаются в размере, действующем на дату выполнения соответствующих работ или услуг.

Интересным представляется вопрос о правовой природе сбора за аэронавигационное обслуживание, в особенности если речь идет об обслуживании воздушных судов иностранных государств, когда получателем денежных средств во всех случаях является Российская Федерация в лице Министерства транспорта Российской Федерации и Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации.

Дело в том, что понятие "сбор" находит широкое применение и в налоговом законодательстве, где под сбором понимается обязательный взнос, уплата которого является одним из условий совершения в отношении плательщиков сборов государственными органами местного самоуправления, иными уполномоченными органами и должностными лицами юридически значимых действий, включая предоставление определенных прав или выдачу разрешений (лицензий) <*>. В отличие от налога сбор не носит индивидуально безвозмездного характера, и его цель не ограничивается необходимостью финансового обеспечения деятельности государства. Основным признаком сбора (в смысле налогового законодательства), отличающим его от налога, является то, что уплата сбора признается одним из обязательных условий совершения в отношении его плательщика юридически значимых действий, а также предоставления последнему определенных прав или выдачи ему разрешений (лицензий), составляющих управленческие функции государства и его уполномоченных органов в сферах осуществления правосудия, установления и подтверждения юридического статуса физических и юридических лиц, контроля за внешнеэкономической и предпринимательской деятельностью хозяйствующих субъектов.

<*> См., например, ст. 8 части первой НК РФ.

Таким образом, сбор (в смысле налогового законодательства) является средством публично-правового регулирования общественных отношений в определенных сферах государственного управления (судопроизводство, экспортно-импортные операции, лицензирование предпринимательской деятельности). Устанавливая или изменяя ставки сбора, государство тем самым управляет (пусть и косвенно) соответствующими общественными процессами и отношениями. Кроме того, уплата сбора представляет собой необходимое условие и неотъемлемую часть процедуры осуществления соответствующими государственными органами своих властных полномочий.

Необходимо отметить, что сбору как категории налогового законодательства присущ и определенный формально-юридический признак, который характеризуется тем, что сбор должен быть прямо предусмотрен налоговым законодательством, а именно Налоговым кодексом Российской Федерации, который в настоящее время устанавливает исчерпывающий перечень сборов, куда

входят: государственная пошлина, взимаемая за подачу заявлений в суды, совершение нотариальных действий, государственную регистрацию актов гражданского состояния, выдачу документов государственными органами, рассмотрение документов, связанных с приобретением гражданства и в некоторых других случаях; сбор за право пользования объектами животного мира и водными биологическими ресурсами; таможенная пошлина и таможенные сборы; федеральные, региональные и местные лицензионные сборы <*>.

<*> См. ст. 13 - 15 части первой НК РФ.

Как видно, приведенные признаки сбора как категории налогового законодательства не характерны для сбора за аэронавигационное обслуживание и аэропортовых сборов, которые по своей правовой природе являются платой за оказываемые услуги по гражданско-правовому договору об аэронавигационном обслуживании. То обстоятельство, что значительная часть этих сборов уплачивается государству, объясняется тем, что именно государство (Российская Федерация) в лице его уполномоченных органов является участником соответствующего гражданско-правового обязательства, который несет обязанности по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации. Данный вывод относительно правовой природы сбора за аэронавигационное обслуживание и аэропортовых сборов полностью согласуется с нормой, содержащейся в ст. 69 ВК, согласно которой обслуживание воздушного движения и обеспечение полетов воздушных судов осуществляется на единообразных условиях за плату.

Вместе с тем существующий порядок уплаты сбора за аэронавигационное обслуживание и аэропортовых сборов (как платы за услуги по гражданско-правовому договору), в особенности в определении плательщиков и получателей соответствующих сборов, на первый взгляд не согласуется с правовой природой отношений, вытекающих из государственного контракта на выполнение государственного заказа в области аэронавигационного обслуживания. Специализированные государственные предприятия по организации воздушного движения, оказывающие услуги в области аэронавигационного обслуживания, не имеют договорных отношений с фактическими получателями этих услуг - пользователями воздушного пространства, а выполняют обязательства Российской Федерации, вытекающие из международных договоров, возложенных на них государственным контрактом.

Если следовать положениям законодательства о возложении исполнения обязательства на третье лицо (п. 1 ст. 313 ГК) и о государственном контракте, а также об оказании услуг для удовлетворения федеральных государственных нужд (Федеральный закон "О поставках продукции для федеральных государственных нужд" от 13 декабря 1994 г. N 60-ФЗ <*>), мы придем к совершенно определенной схеме осуществления платежей по соответствующим обязательствам. Во-первых, обязанность по оплате услуг, оказанных исполнителем по государственному контракту для удовлетворения государственных нужд, возлагается на государственного заказчика и производится за счет средств федерального бюджета. Во-вторых, Российская Федерация, возложив исполнение своих обязательств по аэронавигационному обслуживанию на Государственную корпорацию организации воздушного движения и специализированные государственные предприятия, тем не менее остается кредитором в обязательстве по оплате оказанных услуг и вправе требовать совершения соответствующих платежей непосредственно от получателей этих услуг - пользователей воздушного пространства Российской Федерации.

<*> СЗ РФ. 1994. N 35. Ст. 3540.

На практике по условиям государственных контрактов на выполнение государственного заказа в области аэронавигационного обслуживания исполнители - специализированные государственные предприятия по организации воздушного движения нередко получают право выставять пользователям воздушного пространства счета на оплату оказанных услуг и получать соответствующие платежи. При этом счета за аэронавигационное обслуживание, предоставленное иностранным авиакомпаниям, обычно выставляются от имени Министерства транспорта Российской Федерации, но в доход Министерства соответствующие платежи не поступают, а зачисляются в доход государственных предприятий, оказывавших услуги. Счета за аэронавигационное обслуживание российских авиакомпаний выставляются государственными предприятиями, оказывавшими услуги, от своего имени, и соответственно платежи поступают в доход указанных государственных предприятий.

Существующую на практике систему расчетов за услуги в области аэронавигационного обслуживания с правовых позиций, видимо, можно объяснить следующим образом. Во-первых, в обязательствах по аэронавигационному обслуживанию, вытекающих из международных договоров, Российская Федерация как кредитор в обязательстве по оплате оказанных услуг переадресует его исполнение, вследствие чего соответствующие платежи могут вноситься пользователем воздушного пространства не только Российской Федерации, но и непосредственно предприятиям и организациям, оказывавшим услуги в сфере аэронавигационного обслуживания. Во-вторых, что касается обязательств государственного заказчика по государственному контракту на выполнение государственного заказа в области аэронавигационного обслуживания, то исполнение указанных обязательств в части оплаты услуг исполнителя по аэронавигационному обслуживанию возлагается государственным заказчиком на третье лицо - пользователя воздушного пространства, являющегося получателем соответствующих услуг (п. 1 ст. 313 ГК).

Такое объяснение (с правовых позиций) реально применяемой схемы платежей за аэронавигационное обслуживание в принципе не противоречит существующей структуре договорных связей, опосредующих правоотношения в этой области. При этом следует учитывать, что некоторая бросающаяся в глаза сложность указанной схемы платежей, да и самой структуры договорных связей по аэронавигационному обслуживанию полетов в воздушном пространстве объясняется участием в этих правоотношениях Российской Федерации, что в свою очередь объясняется необходимостью осуществления эффективного государственного контроля за исполнением обязательств по аэронавигационному обслуживанию, принятых на себя Российской Федерацией в соответствии с международными договорами.

-

-

ССЫЛКИ НА ПРАВОВЫЕ АКТЫ
(Перечень ссылок подготовлен специалистами
КонсультантПлюс)

"КОНСТИТУЦИЯ (ОСНОВНОЙ ЗАКОН) СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК"

(утв. Постановлением Чрезвычайного VIII Съезда Советов СССР от 05.12.1936)

"КОНСТИТУЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

(принята всенародным голосованием 12.12.1993)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ВЦИК от 11.11.1922

"О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ ГРАЖДАНСКОГО КОДЕКСА Р.С.Ф.С.Р."

(вместе с "ГРАЖДАНСКИМ КОДЕКСОМ Р.С.Ф.С.Р.")

ЗАКОН СССР от 08.12.1961

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ОСНОВ ГРАЖДАНСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СОЮЗА ССР И СОЮЗНЫХ РЕСПУБЛИК"

(вместе с ОСНОВАМИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА)

"ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС РСФСР"

(утв. ВС РСФСР 11.06.1964)

"КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ СОЮЗА ССР"

(утв. Указом Президиума ВС СССР от 17.09.1968)

"ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС СОЮЗА ССР"

(утв. Указом Президиума ВС СССР от 11.05.1983 N 9275-X)

"ОСНОВЫ ГРАЖДАНСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СОЮЗА ССР И РЕСПУБЛИК"

(утв. ВС СССР 31.05.1991 N 2211-1)

ЗАКОН РФ от 07.02.1992 N 2300-1

"О ЗАЩИТЕ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ"

ЗАКОН РФ от 27.11.1992 N 4015-1

"ОБ ОРГАНИЗАЦИИ СТРАХОВОГО ДЕЛА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

"ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ЧАСТЬ ПЕРВАЯ)"

от 30.11.1994 N 51-ФЗ

(принят ГД ФС РФ 21.10.1994)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 30.11.1994 N 52-ФЗ

"О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ ЧАСТИ ПЕРВОЙ ГРАЖДАНСКОГО КОДЕКСА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

(принят ГД ФС РФ 21.10.1994)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 13.12.1994 N 60-ФЗ

"О ПОСТАВКАХ ПРОДУКЦИИ ДЛЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ НУЖД"

(принят ГД ФС РФ 10.11.1994)

"АРБИТРАЖНЫЙ ПРОЦЕССУАЛЬНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

от 05.05.1995 N 70-ФЗ

(принят ГД ФС РФ 05.04.1995)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 25.08.1995 N 153-ФЗ

"О ФЕДЕРАЛЬНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ"

(принят ГД ФС РФ 20.07.1995)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 10.12.1995 N 196-ФЗ

"О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ"

(принят ГД ФС РФ от 15.11.1995)

"ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ЧАСТЬ ВТОРАЯ)"

от 26.01.1996 N 14-ФЗ

(принят ГД ФС РФ 22.12.1995)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 26.01.1996 N 15-ФЗ

"О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ ЧАСТИ ВТОРОЙ ГРАЖДАНСКОГО КОДЕКСА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

(принят ГД ФС РФ 22.12.1995)

"ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ" от 19.03.1997 N 60-ФЗ

(принят ГД ФС РФ 19.02.1997)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 08.01.1998 N 2-ФЗ

"ТРАНСПОРТНЫЙ УСТАВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

(принят ГД ФС РФ 19.12.1997)

"НАЛОГОВЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ЧАСТЬ ПЕРВАЯ)"

от 31.07.1998 N 146-ФЗ

(принят ГД ФС РФ 16.07.1998)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 25.09.1998 N 158-ФЗ

"О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ"

(принят ГД ФС РФ 16.09.1998)

"КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

от 30.04.1999 N 81-ФЗ

(принят ГД ФС РФ 31.03.1999)

"КОДЕКС ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

от 07.03.2001 N 24-ФЗ

(принят ГД ФС РФ 07.02.2001)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 08.08.2001 N 128-ФЗ

"О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ"

(принят ГД ФС РФ 13.07.2001)

"КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ"

от 30.12.2001 N 195-ФЗ

(принят ГД ФС РФ 20.12.2001)

"АРБИТРАЖНЫЙ ПРОЦЕССУАЛЬНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

от 24.07.2002 N 95-ФЗ

(принят ГД ФС РФ 14.06.2002)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 10.01.2003 N 17-ФЗ

"О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

(принят ГД ФС РФ 24.12.2002)

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН от 10.01.2003 N 18-ФЗ

"УСТАВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

(принят ГД ФС РФ 24.12.2002)

УКАЗ Президента РФ от 07.07.1992 N 750

"ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ЛИЧНОМ СТРАХОВАНИИ ПАССАЖИРОВ"

УКАЗ Президента РФ от 15.03.1996 N 382

"О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

(вместе с "ПОЛОЖЕНИЕМ О МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ")

УКАЗ Президента РФ от 17.08.1999 N 1062

"О СТРУКТУРЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ"

УКАЗ Президента РФ от 17.05.2000 N 867

"О СТРУКТУРЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР от 17.05.1938

"О РАЗМЕРЕ ШТРАФА ЗА ПРОСРОЧКУ ПЛАТЕЖЕЙ ПРИ ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ"

"УСТАВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА СОЮЗА ССР"

(утв. Постановлением Совмина СССР от 15.10.1955 N 1801)

"УСТАВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОЮЗА ССР"

(утв. Постановлением Совмина СССР от 06.04.1964 N 270)

"УСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР"

(утв. Постановлением Совмина РСФСР от 08.01.1969 N 12)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Совмина СССР от 04.01.1970 N 6

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ О ГОДОВОМ И КВАРТАЛЬНОМ ПЛАНИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Совмина РСФСР от 27.02.1970 N 135

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О МИНИСТЕРСТВЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Совмина РСФСР от 11.03.1976 N 171

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ДОКУМЕНТОВ, ПО КОТОРЫМ ВЗЫСКАНИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПРОИЗВОДИТСЯ В БЕССПОРНОМ ПОРЯДКЕ НА ОСНОВАНИИ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ НАДПИСЕЙ ОРГАНОВ, СОВЕРШАЮЩИХ НОТАРИАЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Совмина СССР от 19.11.1979 N 1025

"О МЕРАХ ПО УЛУЧШЕНИЮ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В РСФСР"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Совмина РСФСР от 16.05.1980 N 253

"О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В УСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦК КПСС, Совмина СССР от 05.08.1983 N 759

"О ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ, УСИЛЕНИИ БОРЬБЫ С ПРИПИСКАМИ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ОБЕСПЕЧЕНИИ СОХРАННОСТИ ГОРЮЧЕ - СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 26.02.1992 N 118

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ, ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ И ДРУГОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, СВЯЗАННОЙ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА, РЕМОНТОМ И ТЕХНИЧЕСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 04.12.1992 N 936

"О МЕРАХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ"

(вместе с "ВРЕМЕННЫМ ПОЛОЖЕНИЕМ ОБ ОПЕРАТИВНОМ МЕСЯЧНОМ ПЛАНИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ")

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 18.05.1993 N 457

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 23.08.1993 N 840

"О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ, ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ, БРОКЕРСКОЙ И ДРУГОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, СВЯЗАННОЙ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА НА МОРСКОМ И ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 03.05.1994 N 424

"О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИИ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 07.03.1995 N 239

"О МЕРАХ ПО УПОРЯДОЧЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН (ТАРИФОВ)"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 28.04.1995 N 433

"ОБ УВЕЛИЧЕНИИ РАЗМЕРОВ ШТРАФОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ, ВОДНЫМ И АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 14.05.1996 N 583

"ВОПРОСЫ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВИАЦИОННОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 14.03.1997 N 295

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ (КРОМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ) В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 16.03.1997 N 322

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ, А ТАКЖЕ ГРУЗОВ В ПРЕДЕЛАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 24.01.1998 N 85

"О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ"
(вместе с "ФЕДЕРАЛЬНЫМИ АВИАЦИОННЫМИ ПРАВИЛАМИ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ")

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 24.06.1998 N 641

"О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ, ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ И ДРУГОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, СВЯЗАННОЙ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 03.09.1998 N 1029

"О ПРАВИЛАХ ИСЧИСЛЕНИЯ СТАВОК ПЛАТЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ВАГОНАМИ, КОНТЕЙНЕРАМИ И СТАВОК СБОРОВ НА ФЕДЕРАЛЬНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 11.03.1999 N 277

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ, А ТАКЖЕ ГРУЗОВ, БАГАЖА И ГРУЗОБАГАЖА ДЛЯ ЛИЧНЫХ (БЫТОВЫХ) НУЖД НА ФЕДЕРАЛЬНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 22.09.1999 N 1084

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРАВИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 24.05.2000 N 404

"О ПЕРЕВОЗКАХ И БУКСИРОВКЕ В КАБОТАЖЕ СУДАМИ, ПЛАВАЮЩИМИ ПОД ФЛАГОМ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 12.01.2001 N 25

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ"

(вместе с "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕГРУЗОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ АГЕНТСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКИ

СУДОВ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ")

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 27.05.2002 N 345

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ"

(вместе с "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ ГРУЗОВ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПассажиРОВ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ")

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 19.06.2002 N 447

"О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ И ДРУГОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМОЙ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ"

(вместе с "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ ГРУЗОВ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ ПассажиРОВ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ БУКСИРОВОК МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В МОРСКИХ ПОРТАХ", "ПОЛОЖЕНИЕМ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ СЮРВЕЙЕРСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МОРСКИХ СУДОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ")

"ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОРГАНОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И КЛИЕНТУРЫ ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ И ПО МОРСКИМ ПУТЯМ В МАЛОМ КАБОТАЖЕ"

(утв. Постановлением Совета Труда и ОборонЫ СССР 03.07.1934)

"ПОЛОЖЕНИЕ О ВЗАИМНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОРГАНОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И КЛИЕНТУРЫ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЗАГРАНИЧНОМ СООБЩЕНИИ И БОЛЬШОМ КАБОТАЖЕ"

(утв. Постановлением Совета Труда и ОборонЫ СССР от 25.09.1934)

"ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПРЯМОМ СМЕШАННОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНОМ СООБЩЕНИИ"

(утв. МПС СССР, Минречфлота РСФСР, Минморфлота СССР 24.04.1956)

"ПОЛОЖЕНИЕ О СУДО-ЧАСОВЫХ НОРМАХ ПОГРУЗКИ И РАЗГРУЗКИ РЕЧНЫХ ГРУЗОВЫХ СУДОВ"

(утв. Приказом Минречфлота РСФСР от 30.05.1966 N 67)

ИНСТРУКТИВНОЕ ПИСЬМО Госарбитража СССР от 29.03.1968 N И-1-9

"О ПРАКТИКЕ РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ"

ИНСТРУКТИВНОЕ ПИСЬМО Госарбитража СССР от 31.07.1968 N И-1-21

"О ПРИМЕНЕНИИ СТ. 52 УСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР"

ИНСТРУКТИВНОЕ ПИСЬМО Госарбитража СССР от 12.05.1971 N И-1-14

"О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ АРБИТРАЖНОЙ ПРАКТИКИ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ РАССМОТРЕНИИ СПОРОВ, СВЯЗАННЫХ С ПЕРЕВОЗКАМИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

"ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

(утв. Минавтотрансом РСФСР 30.07.1971)

"ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ ПРОМЫШЛЕННЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ МИНИСТЕРСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР"

(утв. Минавтотрансом РСФСР 27.12.1971)

"ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ"

(утв. МПС СССР)

"ПРАВИЛАМИ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО ЗАВОЗА (ВЫВОЗА) ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ

ТРАНСПОРТОМ В МОРСКИЕ ПОРТЫ В РСФСР"

(утв. Минморфлота СССР, Минавтотрансом РСФСР 12.03.1973)

ПРИКАЗ Минморфлота СССР от 26.04.1973 N 74

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ГОСУДАРСТВЕННЫХ МОРСКИХ ЛОЦМАНАХ"

"ПРАВИЛА ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО ЗАВОЗА (ВЫВОЗА) ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В АЭРОПОРТЫ В РСФСР"

(утв. МГА СССР, Минавтотрансом РСФСР 23.07.1973)

"ПРАВИЛА ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО ЗАВОЗА (ВЫВОЗА) ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ПОРТЫ (НА ПРИСТАНИ) ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР"

(утв. Минречфлота СССР, Минавтотрансом РСФСР 14.02.1975)

ИНСТРУКТИВНОЕ ПИСЬМО Госарбитража СССР от 31.05.1976 N И-1-14

"О ПРАКТИКЕ РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ И ИСПОЛНЕНИИ ДОГОВОРОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ И НА ПОДАЧУ И УБОРКУ ВАГОНОВ"

ИНСТРУКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ Госарбитража СССР от 30.07.1976 N И-1-23

"О ПРАКТИКЕ РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПРЯМОМ СМЕШАННОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНОМ СООБЩЕНИИ"

"ПРАВИЛА ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО ЗАВОЗА (ВЫВОЗА) ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА СТАНЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, РАСПОЛОЖЕННЫЕ НА ТЕРРИТОРИИ РСФСР"

(утв. МПС СССР, Минавтотрансом РСФСР 27.10.1976)

ИНСТРУКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ Госарбитража РСФСР от 30.05.1977 N И-2/22

"О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАКТИКИ РАЗРЕШЕНИЯ ИМУЩЕСТВЕННЫХ СПОРОВ, ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

УКАЗАНИЯ МПС СССР от 17.09.1981 N Г-29295

ИНСТРУКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ Госарбитража СССР от 18.06.1982 N И-1-1

"О РАССМОТРЕНИИ СПОРОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ И ИСПОЛНЕНИИ ДОГОВОРОВ НА ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЙ ЗАВОЗ И ВЫВОЗ ГРУЗОВ МЕЖДУ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И СТАНЦИЯМИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТАМИ (ПРИСТАНЯМИ), АЭРОПОРТАМИ"

ОБЗОРНОЕ ПИСЬМО Госарбитража РСФСР от 05.05.1983

"О ПРАКТИКЕ РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ, СВЯЗАННЫХ С НЕСОХРАННОСТЬЮ ГРУЗОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

ИНСТРУКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ Госарбитража СССР от 20.10.1983 N И-2/7

"О РАССМОТРЕНИИ СПОРОВ, СВЯЗАННЫХ С ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ И ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

ИНСТРУКЦИЯ Минфина СССР N 156, Госбанка СССР N 30,

ЦСУ СССР N 354/7, Минавтотранса РСФСР N 10/998 от 30.11.1983

"О ПОРЯДКЕ РАСЧЕТОВ ЗА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

"ПРАВИЛА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ МЕЖОТРАСЛЕВЫМ ПРОМЫШЛЕННЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ МПС"
(Утв. МПС 29.12.1983)

ПИСЬМО Госарбитража СССР от 05.02.1984 N С-7/ОП-61

ПИСЬМО Госарбитража РСФСР от 29.05.1985 N Н-10/5

"О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАКТИКИ РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ, СВЯЗАННЫХ С ПЕРЕВОЗКАМИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

ПИСЬМО Госарбитража РСФСР от 17.06.1985 N И-2/9

"О ПРАКТИКЕ РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ, СВЯЗАННЫХ С НЕСОХРАННОСТЬЮ ГРУЗОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

"ПРЕЙСКУРАНТ N 13-01-01. ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ И ДРУГИЕ УСЛУГИ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ"

(утв. Постановлением Госкомцен РСФСР от 08.02.1989 N 67)

РЕШЕНИЕ Президиума ТПП СССР от 18.01.1990 (протокол N 91 (12.2))

<ОБ ОБЩИХ УСЛОВИЯХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВЕТСКИХ ЭКСПЕДИТОРОВ>

ПИСЬМО Минморфлота СССР от 29.03.1991 N СМ-18/728

<ПИСЬМО> МПС РФ от 14.05.1993 N С-405у/АК-7/ЦМ-180

"О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ ПРАВИЛ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО ВЫВОЗА (ЗАВОЗА) ГРУЗОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ВЫПОЛНЯЕМОГО ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ"

"ОБЩЕРОССИЙСКИЙ КЛАССИФИКАТОР ВИДОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПРОДУКЦИИ И УСЛУГ" ОК 004-93

(утв. Постановлением Госстандарта РФ от 06.08.1993 N 17)

(Части I - II, часть III разделы А - С, раздел D (коды 1510000 - 2420000))

ПРИКАЗ ГТК РФ от 10.08.1993 N 314

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ТАМОЖЕННЫХ СКЛАДАХ"

"ТИПОВОЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС ТОВАРНЫХ КОНТОР СТАНЦИЙ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ ОТДЕЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПО ОБРАБОТКЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ (ТехПД)"

(утв. МПС РФ 17.11.1993)

"ПОЛОЖЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ ПО ДОХОДНЫМ СЧЕТАМ МПС"
(утв. ЦБ РФ N 82, МПС РФ N ЦФ-244 25.03.1994)

"СТАВКИ СБОРОВ С СУДОВ В МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТАХ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ"
(утв. Минэкономики РФ 04.08.1995, Минтранс РФ 21.07.1995)

"ЭКСПЕДИТОРСКИЕ УСЛУГИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ. ОБЩИЕ
ТРЕБОВАНИЯ. ГОСТ Р 51133-98"
(утв. Постановлением Госстандарта РФ от 23.01.1998 N 14)

"ПРАВИЛА ИСЧИСЛЕНИЯ СРОКОВ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
ТРАНСПОРТОМ"
(утв. МПС РФ 10.09.1998 N ЦМ-593)

ПРИКАЗ МПС РФ от 29.03.1999 N 7Ц
"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЕРЕАДРЕСОВКИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 29.03.1999 N 15Ц
"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ В ОТКРЫТОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 12.04.1999 N 22Ц
"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЛОМБИРОВАНИЯ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 27.05.1999 N 8ЦЗ
"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В УНИВЕРСАЛЬНЫХ
КОНТЕЙНЕРАХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 27.05.1999 N 9ЦЗ

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В СОПРОВОЖДЕНИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 27.05.1999 N 10ЦЗ

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ГРУППАМИ ВАГОНОВ ПО ОДНОЙ НАКЛАДНОЙ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 09.12.1999 N 42Ц

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПРИЕМА ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 20.12.1999 N 20ЦЗ

"О ПЕРЕЧНЕ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗКА КОТОРЫХ ДОПУСКАЕТСЯ В ОТКРЫТОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 20.12.1999 N 22ЦЗ

"О ПЕРЕЧНЯХ ГРУЗОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СОПРОВОЖДАТЬСЯ И ОХРАНЯТЬСЯ РАБОТНИКАМИ ВОЕНИЗИРОВАННОЙ ОХРАНЫ МПС РОССИИ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 19.01.2000 N 2Ц

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ЗАПОЛНЕНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ"

ПРИКАЗ ФСВТ РФ от 15.05.2000 N 125

"ОБ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ И АЭРОПОРТОВЫХ СБОРАХ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ИНОСТРАННЫХ ЭКСПЛУАТАНТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ И АЭРОПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 25.05.2000 N 15Ц

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ОБСЛУЖИВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ"

ПРИКАЗ МПС РФ от 03.07.2000 N 19Ц

"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ВЫДАЧИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ"

ПРИКАЗ Минтранса РФ от 02.10.2000 N 110

"ОБ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ И АЭРОПОРТОВЫХ СБОРАХ, ТАРИФАХ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ЭКСПЛУАТАНТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В АЭРОПОРТАХ И ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

"МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ТРАНСПОРТНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ОРГАНИЗАЦИЙ И ПРЕДПРИЯТИЙ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА"

(утв. Минтрансом РФ 06.02.2002 N АН-8-р)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Президиума ВАС РФ от 12.11.1988 N 18

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Пленума Верховного Суда РФ от 29.09.1994 N 7

"О ПРАКТИКЕ РАССМОТРЕНИЯ СУДАМИ ДЕЛ О ЗАЩИТЕ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Пленума Верховного Суда РФ от 20.12.1994 N 10

"НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О КОМПЕНСАЦИИ МОРАЛЬНОГО ВРЕДА"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Пленума ВАС РФ от 14.05.1998 N 9

"О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРИМЕНЕНИЯ СТАТЬИ 174 ГРАЖДАНСКОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ОРГАНАМИ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ ПОЛНОМОЧИЙ НА СОВЕРШЕНИЕ СДЕЛОК"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Президиума ВАС РФ от 26.05.1998 N 4935/97

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Пленума ВАС РФ от 12.11.1998 N 18

"О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ АРБИТРАЖНЫХ СУДОВ В СВЯЗИ

С ВВЕДЕНИЕМ В ДЕЙСТВИЕ ТРАНСПОРТНОГО УСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Президиума ВАС РФ от 09.02.1999 N 2810/98

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Президиума ВАС РФ от 12.10.1999 N 5839/97

РЕШЕНИЕ Верховного Суда РФ от 05.09.2000

ОПРЕДЕЛЕНИЕ Кассационной коллегии Верховного Суда РФ от 30.11.2000

N КАС 00-467

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Пленума ВАС РФ от 25.01.2001 N 1

"О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО УСТАВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

РЕШЕНИЕ Верховного Суда РФ от 01.08.2001 N ГКПИ 2001-941

<О ГРАЖДАНСКОМ ДЕЛЕ ПО ЗАЯВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ "АССОЦИАЦИЯ МОРСКИХ ЛОЦМАНОВ РОССИИ">

ОПРЕДЕЛЕНИЕ Верховного Суда РФ от 25.09.2001 N КАС 01-342

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Пленума Верховного Суда РФ от 12.11.2001 N 15,

Пленума ВАС РФ от 15.11.2001 N 18

"О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ, СВЯЗАННЫХ С ПРИМЕНЕНИЕМ НОРМ ГРАЖДАНСКОГО
КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Президиума ВАС РФ от 06.02.2002 N 5971/01

"КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ"

(Вместе с "ТЕКСТАМИ ПОПРАВОК К ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ")

(Заключена в г. Чикаго 07.12.1944)

"СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ
(СМГС)"

(Вместе с Приложениями 1 - 20)

"АФИНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ О ПЕРЕВОЗКЕ МОРЕМ ПАССАЖИРОВ И ИХ БАГАЖА
1974 ГОДА" (PAL)

(Заключена в г. Афины 13.12.1974)

"МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СПАСАНИИ 1989 ГОДА" (SALVAGE)

(Заключена в г. Лондоне 28.04.1989)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ФАС Западно-Сибирского округа от 06.06.2000

N Ф04/1421-282/А70-2000

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ФАС Восточно-Сибирского округа от 04.09.2000

N А33-8092/99-С1-Ф02-1762/00-С2

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ФАС Волго-Вятского округа от 09.10.2000

N А43-3667/00-4-144

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ФАС Волго-Вятского округа от 29.01.2001

N А28-4140/00-197/8

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ФАС Московского округа от 03.05.2001

N КГ-А40/1338-01

-