

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ В ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

С. В. Тычинин¹
А. В. Пересыпкин²

*Белгородский
государственный
университет*

e-mail: Tychinin@bsu.edu.ru

e-mail: per-av@yandex.ru

Статья посвящена проблеме определения правового положения грузоперевозчика в договоре перевозки груза. Выводы и предложения, содержащиеся в статье, могут быть использованы при совершенствовании законодательства в сфере грузоперевозок.

Ключевые слова: договор перевозки грузов, правовое положение, грузополучатель, заключение договора, порядок оплаты, конструкция договора.

Эффективное регулирование отношений не возможно без определения правового положения лиц, участвующих в них. Однако конструкции далеко не всех существующих договоров позволяют сделать это достаточно чётко и однозначно, что порождает проблемы, как теоретического, так и практического характера.

Из содержания ч. 1 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ)¹ следует, что субъектами договора перевозки груза являются перевозчик груза, отправитель груза и «управомоченное на получение груза лицо (получатель)». Но если признание сторонами грузоотправителя и грузоперевозчика не подвергается сомнению, то относительно статуса грузополучателя единого подхода нет².

В.Т. Смирнов, рассматривая ситуацию, при которой грузополучатель, не выступающий в качестве грузоотправителя и тем самым не принимающий участия в заключении договора, несмотря на это приобретает права и несет перед перевозчиком определенные обязанности, приходит к выводу, что это договор в пользу третьего лица³. Как отмечается, недостатком данной точки зрения является то, что на третье лицо не могут быть возложены какие-либо обязанности, тогда как у грузополучателя они имеются⁴.

К.К. Яичков, анализируя этот же вопрос, разделял перевозочный процесс на две части. Первая – возникающая непосредственно из договора перевозки, вторая – обязательственное отношение между перевозчиком и получателем, вытекающее исключительно из закона. Тем самым делается вывод о том что, получатель груза – третье лицо находится «...вне правоотношений с участниками договора перевозки...», а договор стоит рассматривать с позиций договора об исполнении третьему лицу⁵. Действующий ГК РФ (ст. 785) предусматривает, что грузополучатель имеет определенные права и обязанности, основанные на договоре, а потому факт правоотношения с участниками договора на лицо и применение данного подхода видится весьма сомнительным.

Л.И. Рапопорт и М.К. Александров-Дольник высказывали мнение, что грузоотправитель и грузополучатель представляют одну сторону, а перевозчик – другую, т.к. грузополучатель вправе передавать грузоотправителю свои права по требованию к перевозчику, и что при полной утрате груза и переборе провозных платежей право требования в одинаковой мере принадлежит как грузоотправителю, так и грузополучателю, в зависимости от того, кто из них располагает необходимыми для его предъявления документа-

¹Гражданский кодекс РФ. Часть вторая от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

²Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М.: Статут., С. 433.

³См.: Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. С. 384 (авторы – В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев); Гражданское право России. Ч. II. (автор – О.Н. Садилов). Обязательственное право. М., 1997. С. 378.

⁴Егизаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 1999. С. 43.

⁵Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. С. 144.



ми⁶. Но, рассматривая указанную позицию, В.А. Егизаров справедливо отмечает, что данное утверждение не может быть принято в силу различия прав, обязанностей и ответственности грузоотправителя и грузополучателя⁷.

М.А. Тарасов приходит к выводу, что договор перевозки есть «договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, наделённым определёнными правами и обязанностями, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной»⁸. Временем же вступления грузополучателя в договор будет момент принятия им транспортной квитанции (коносамента). Представляется, что при нормальном развитии отношений, вытекающих из договора перевозки, не возникает вопроса о требованиях к перевозчику, обусловленных предъявлением грузовой квитанции⁹. Кроме того, по нашему мнению, не совсем обосновано введение в оборот «особых субъектов» без раскрытия их специфики.

М.Г. Масевич, В.А. Егизаров обосновывают позицию, по которой грузополучатель выступает в качестве самостоятельной стороны договора, указывая на то, что «...права и обязанности грузополучателя в этом соглашении основаны на его собственном волеизъявлении», которое выражается в принятии грузовой квитанции (коносамента)¹⁰. Хотя участие в заключении договора, определении его условий ставит под сомнение полноценность грузополучателя как стороны.

По нашему мнению существующий договор перевозки груза действительно ближе всего стоит к конструкции договора в пользу третьего лица, но вопрос в том, насколько обосновано её применение к грузоперевозкам в современной России.

Дискуссия по вопросу определения статуса грузополучателя была направлена лишь на объяснение и констатацию уже существующего определения договора перевозки груза и не ставила своей целью выработку его оптимальной конструкции. Хотя В.А. Егизаров и замечал, что современная формулировка договора, которая содержится в ст. 785 ГК РФ полностью соответствует определению договора о перевозке грузов ст. 377 ГК РСФСР¹¹ и ст. 99 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик¹².

Парадокс заключается в том, что, несмотря на разгосударствление транспортной системы, один из основных договоров, опосредующий применение транспорта, остался неизменным. Но если в период существования административно-командной системы хозяйствования рассмотрение в качестве центральных фигур грузоотправителя и грузоперевозчика было обосновано и целесообразно, то в условиях рыночной экономики на первое место выходит грузополучатель, выступающий как потребитель соответствующих услуг. Следовательно провозглашение грузополучателя стороной договора уже перестаёт иметь исключительно теоретическое значение и необходимо для признания, учёта и соблюдения прав грузополучателя.

В связи с этим имеет смысл рассмотреть и соотнести правомочия грузоотправителя и грузополучателя с их целями участия в договоре в момент заключения договора грузоперевозки. Так грузоотправитель (если лицо не выступает одновременно и в качестве грузоотправителя и в качестве грузополучателя) заинтересован в том, чтобы выдать груз в срок и в надлежащем состоянии грузоперевозчику на погрузку. Желание полной реализации условий договора у грузоотправителя может и отсутствовать, а в тех же случаях когда оно всё-таки есть – юридически ни к чему не обязывает и не приводит. Дальнейшая судьба груза, грузоотправителя по большому счёту не интересует, так как ответственность за сохранность груза на момент выдачи, своевременную доставку и т.п. по общему правилу несёт уже грузоперевозчик.

⁶См.: 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. № 4. С. 107.

⁷Егизаров В.А. Транспортное право: учебник (издание четвертое, переработанное и дополненное). М., ЗАО Юстицинформ, 2007. С. 57.

⁸Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. М., 1954. С. 34.

⁹Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М.: Статут, С. 442.

¹⁰Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата., 1964. С. 172 – 174.

¹¹Гражданский кодекс РСФСР от 11.06.1964 г. // Свод законов РСФСР. т. 2. С. 7.

¹²Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 г. // Ведомости Съезда народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР. 1991. № 26. Ст. 733.



Что касается цели участия в договоре грузополучателя, то он как раз-то заинтересован в получении груза в установленном пункте назначения, в срок, в надлежащем состоянии, т.е. фактически его цель – полная реализация условий договора, а потому было бы логично и обосновано предусмотреть его участие в процессе заключения договора. Однако на настоящий момент договор с грузоперевозчиком заключает только грузоотправитель, по своему усмотрению выбирая контрагента, оговаривая условия договора, порядок оплаты предоставленной услуги. Получается, что договор заключает лицо, которое изначально имеет в договоре только «усечённый» интерес.

Необоснованно слабые позиции имеет грузополучатель и уже в самом процессе осуществления грузоперевозки. Грузоотправитель, который при заключении договора самостоятельно выбирал грузоперевозчика и, следовательно, имел для этого определённые основания (наличие опыта взаимного сотрудничества, хорошая репутация) помимо этого обладает таким действенным способом обеспечения своих интересов как оплата услуги по перевозке. Грузоперевозчик также имеет возможность обеспечения своих интересов, путём удержания груза в обеспечение причитающихся ему провозной платы и платежей согласно ч. 4 ст. 790 ГК РФ. У грузополучателя аналогичный инструмент воздействия на контрагентов для стимулирования их надлежащего поведения отсутствует.

Таким образом, на наш взгляд, конструкция договора, предусмотренная ст. 785 ГК РФ не отвечает современным жизненным реалиям, а потому необходимо предпринять ряд мер по совершенствованию договора, конкретнее – по «усилению» статуса грузополучателя. Для этого имеет смысл внести изменения в порядок заключения договора, оплату услуг по перевозке и в саму формулировку договора.

Во-первых, можно предложить легальное закрепление трёх возможных видов порядка заключения договора перевозки грузов в зависимости от того, по чьей инициативе заключается сделка. Первый, когда инициатором заключения договора выступает грузоотправитель. Второй – инициатор-грузополучатель. И третий вид, когда инициатором выступает грузоотправитель одновременно являющийся грузополучателем.

Важным является установление требования обязательности участия грузополучателя в заключении договора во всех случаях. Это может быть осуществлено следующим образом. Если договор заключается грузоотправителем, имеет смысл предусмотреть необходимость предварительного получения одобрения от грузополучателя заключения договора именно на этих условиях и с конкретным перевозчиком (что, во-первых, исключит дальнейшие рассуждения относительно наличия-отсутствия «молчаливого согласия грузополучателя с условиями данного договора»¹³, во-вторых, подтвердит согласие на приемку надлежащего груза). В случае же когда договор заключается по инициативе грузоперевозчика целесообразно предусмотреть необходимость предварительного уведомления грузоотправителя о заключенном договоре, благодаря чему последний сможет подготовиться к предоставлению груза в нужном объёме в положенные сроки.

Так же необходимо закрепить право сторон по своему усмотрению определять, кем и в каком порядке будет осуществляться оплата услуги по перевозке. Возможны следующие варианты: полная оплата производится грузоотправителем; полная оплата производится грузополучателем; или же – грузоотправителем и грузополучателем в долях. Последнее возможно, например, когда грузоотправитель авансирует часть суммы, а грузополучатель, по принятии груза, оплачивает оставшуюся долю платы.

Естественно, что внесение предложенных выше изменений невозможно без изменения самого определения договора перевозки грузов. Мы предлагаем изложить ч.1 ст. 785 ГК РФ следующим образом: «договор, по которому грузоперевозчик обязуется доставить переданный ему грузоотправителем груз в определяемый соглашением пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель и/или грузополучатель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату».

Таким образом, существующая конструкция договора перевозки груза уже не отвечает потребностям времени, признание грузополучателя лишь третьим лицом в договоре не оправдано и не допустимо. Принимая во внимание современные экономические реалии, необходимо предпринять ряд последовательных шагов по пути реформирования договора перевозки груза, создав тем самым основу для достижения стабильности и конкурентоспособности данной сферы.

¹³Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. В 2 т. Т. II, полутом 2. М. 2000. С. 41.



Список литературы

1. Гражданский кодекс РФ. Часть вторая от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.
2. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М.: Статут, С. 433.
3. 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).
4. Гражданское право России. Ч. II. (глава написана О.Н. Садиковым). Обязательственное право. М., 1997. С. 378.
5. Егизаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 1999. С. 43.
6. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. С. 144.
7. Рапопорт Я.И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. Харьков. 1957. С. 171 – 173.
8. Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. № 4. С. 107.
9. Егизаров В.А. Транспортное право: учебник (издание четвертое, переработанное и дополненное). М., ЗАО Юстицинформ, 2007. С. 57.
10. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. М., 1954. С. 34.
11. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М.: Статут., С. 442.
12. Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата, 1964. С. 172-174.
13. Гражданский кодекс РСФСР от 11.06.1964 г. // Свод законов РСФСР. т. 2. С. 7.
14. Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 г. // Ведомости Съезда народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР. 1991. № 26. Ст. 733.
15. Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. В 2 т. Т. II, полутом 2. М. 2000. С. 41.

FEATURES OF LEGAL STATE CARGO RECEIVER IN LOAD TRANSPORTATION CONTRACT

S. V. Tychinin¹

A. V. Peresyphkin²

¹Belgorod State University

e-mail:
Tychinin@bsu.edu.ru

²Belgorod State University

e-mail:
per-av@yandex.ru

The article is devoted to the freight forwarder's legal state determination in cargo transportation contract. Conclusions and suggestions, given in the article, can be used for the legislation improvement in the sphere of cargo transportation.

Key words: load transportation contract, legal state, cargo receiver, contract signing, way of payment, the construction of the contract.