

## ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО; ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ ПРАВО

УДК 347.763

**С.В. МИХАЙЛОВ,**

*аспирант*

*Институт экономики, управления и права (г. Казань)*

### ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*В статье на основе анализа отечественного законодательства и правоприменительной практики исследуются вопросы, связанные с заключением договора перевозки грузов автомобильным транспортом.*

Автоперевозки – один из наиболее популярных видов перевозок. Достоинствами автоперевозок являются гибкий график, возможность осуществления постоянного контроля за перевозкой, быстрая доставка. Данные практики свидетельствуют о том, что с точки зрения цены и скорости исполнения данный вид грузоперевозок является не менее привлекательным, чем, к примеру, авиаперевозки. Протяженность автомобильных дорог в России более 916 тыс. км, из которых около 574 тыс. км – дороги общего пользования. За последнее десятилетие общий парк грузового автотранспорта России увеличился более чем в 2,5 раза.

В немалой степени эффективность автомобильных перевозок предопределяется положениями отечественного законодательства РФ, регулирующего данную сферу общественных отношений.

Согласно ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) 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 [1].

Общепризнанным в юридической литературе является понимание рассматриваемого договора как строго формальной сделки (строго формального договора). Данный договор заключается в письменной форме, причем часто с соблюдением обязательных реквизитов, которые установлены законодательством [2].

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок (оснований). Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного их согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Согласие между заинтересованными сторонами достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке, выражается в определенных правовых формах. В результате конкретизируются объемы перевозок грузов и уточняются сроки перевозки. Статья 791 ГК РФ определяет основания возникновения обязательств (применительно ко всем видам транспорта) по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке. Таким основанием при перевозках в прямом сообщении является заявка (заказ), а при перевозках в прямом смешанном сообщении – суточная заявка, недельный календарный план [3].

Пункт 5 ст. 8 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее – УАТиГНЭТ) предусмотрено, что договор перевозки груза может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов – заявки грузоотправителя [4].

По нашему мнению, заказ и заявка при заключении договоров перевозки грузов автомобильным транспортом не могут играть роль оферты при формальном толковании законодательства РФ.

С соблюдением определенных условий, предусмотренных ст. 789 ГК РФ, договор перевозки груза носит публичный характер (ст. ст. 789, 426 ГК РФ).

Статьей 426 ГК РФ определено понятие «публичного договора». Публичным договором признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится (розничная торговля, перевозка транспортом общего пользования, услуги связи, энергоснабжение, медицинское, гостиничное обслуживание и т.п.).

Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичного договора, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами.

Следовательно, из оферты на заключение публичного договора, в том числе договора перевозки грузов, следует, что перевозчик обязан не только принять заказ к рассмотрению, но и заключить на его основе договор перевозки грузов.

Заявка же составляется при наличии договора об организации перевозки грузов. Обязанностью сторон, вытекающей из заключенного договора об организации перевозок, является заключение в будущем договоров перевозок грузов с соблюдением условий, уже оговоренных договором об организации перевозок.

Таким образом, при формальном подходе к нормам законодательства РФ о перевозке грузов, следует, что уже сам факт подачи заказа (заявки) обязывает перевозчика заключить договор перевозки грузов.

Между тем, по смыслу гл. 28 ГК РФ, перевозчик вправе отклонить оферту по тем или иным причинам (например, техническая и технологическая невозможность осуществления перевозки, невозможность завершения перевозок в оговоренные сроки и т.д.).

На практике договор перевозки грузов перестает быть публичным, а заявка и заказ все больше приобретают признаки оферты. Перевозчики ссылаются, как правило, на отсутствие «технической возможности» для перевозки грузов, отсутствие необходимых реквизитов в заявке и т.п.

Поэтому вряд ли можно согласиться с мнением С.Ю. Морозова, утверждающего, что заявка и заказ являются офертой к заключению договора перевозки грузов [5].

Полагаем, что законодатель обоснованно произвел юридическую дифференциацию между заказом и заявкой. Предполагается, что порядок подачи последней является более упрощенным, поскольку не предусматривает необходимость повторно согласовывать в заявке все те условия, соглашение по которым было достигнуто и нашло отражение в договоре об организации перевозок грузов.

Сам договор об организации перевозок не может быть офертой постольку, поскольку заказ (заявка) порождает обязательства сторон перевозки именно в рамках конкретной перевозки. Роль же договора об организации перевозок иная. Данный договор преследует цели выстраивания системы долгосрочных отношений между отправителем и перевозчиком, на основе которого должны заключаться в будущем договоры перевозки грузов. Ранее, в период существования административной (плановой) экономики, в Уставе автомобильного транспорта РСФСР содержалось понятие «годового договора» на перевозку грузов. Полный отказ современного законодательства от годовых договоров не учитывает того факта, что в силу климатических особенностей нашего государства для территорий, где движение автомобильного транспорта ограничивается в зависимости от времени года (например, территории Крайнего Севера и приравненные к ним, где перевозки грузов осуществляются по плану), актуальность годового договора является очевидной.

Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает

грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, предусмотренные транспортными уставами и кодексами. Этот договор не заменяет собой договор на перевозку конкретного груза, носит консенсуальный взаимный характер.

А.Г. Быков, Д.И. Половинчик по поводу рассматриваемого договора отмечают: «В договоре об организации перевозок грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке» [6]. Из этого договора, по их мнению, возникает обязанность перевозчика принимать, а грузовладельца – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме (ст. 798 ГК РФ). Сфера применения данного договора ограничена отношениями, складывающимся между перевозчиком и грузовладельцем при систематических перевозках грузов, которые носят долгосрочный характер – этот договор не является договором перевозки конкретного груза.

Верно то, что данный договор не является договором перевозки грузов, однако, полагаем, единственной обязанностью сторон при заключении такого договора будет заключение договора перевозки грузов. Поэтому мы поддерживаем мнение тех ученых, которые относят договор об организации перевозок к категории предварительных договоров.

При выполнении обязательств по перевозке грузов с участием грузоотправителя и перевозчика важную роль играет заявка.

Заявка является важнейшим средством организации перевозки грузов; в ней конкретизируется задание и определяются показатели, обеспечивающие разовую перевозку.

Случаи непредставления грузоотправителями заявок в срок, предусмотренный нормами транспортных уставов, должны рассматриваться как отказ от подачи транспортных средств.

Заявка в отношении грузовых перевозок играет роль «оперативно-регулирующего» документа. Посредством оформления данного документа осуществляется организация перевозок грузов.

Посредством подачи заявки грузоотправитель действительно способствует выполнению перевозочного процесса. Заявка в этом случае является основанием для завязки грузоперевозочного процесса и способствует окончательному уточнению

и конкретизации порядка выполнения перевозки грузов в обусловленный период. Естественно, здесь можно говорить только об оперативно-регулирующих функциях заявки. Факт подачи заявки выступает необходимым юридическим основанием для заключения договора перевозки грузов.

Как верно отметил В.Ф. Попондопуло, «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» [7].

М.И. Брагинский, В.В. Витрянский полагают, что «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, в срок, установленный заявкой (ст. 791 ГК РФ)» [8].

Представляется, что именно с момента заключения договора перевозки грузов обязанность по принятию груза возникает и у грузополучателя.

Нельзя не учитывать и тот момент, что, составляя накладную и отправляя груз, грузоотправитель действует, фактически, в интересах грузополучателя. В данном контексте отношения между грузоотправителем и грузоперевозчиком приобретают определенное сходство с отношениями поручительства, комиссии и агентирования, регулируемые гл. гл. 49, 51 и 52 ГК РФ.

Права и обязанности в отношении груза к моменту его доставки в пункт назначения возникают у грузополучателя. Однако по ряду причин прийти к выводу о полной идентичности между отношениями доверителя и поверенного, а также грузоотправителя и грузополучателя не представляется возможным. В отношении грузоперевозок грузоотправитель совершает не только действия юридического характера, но и фактические действия по погрузке. Кроме того, абстрагируясь от договора поручения, следует отметить, что грузоотправитель заключает договор перевозки

грузов от своего имени, а не от имени грузополучателя. Наконец, ст. 785 ГК РФ возлагает исполнение обязанности по оплате перевозки грузов непосредственно на грузоотправителя, а не на грузополучателя.

Как известно, 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 (ст. 990 ГК РФ).

Подчеркнем, что, как было сказано выше, заключение договора перевозки грузов обязывает грузоотправителя совершать и фактические действия по погрузке груза, без которых исполнение данных обязанностей было бы признано ненадлежащим.

В договоре перевозки грузов права и обязанности в отношении груза возникают у грузополучателя, но не у грузоотправителя. Аналогичным образом и здесь оплата грузоперевозки – обязанность грузоотправителя.

Куда большее сходство имеется с договором агентирования. 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 поименован в сделке или вступил с третьим лицом в непосредственные отношения по исполнению сделки.

Но и в данном случае при проведении аналогии оплату производит грузоотправитель, а права на груз возникают у грузополучателя.

Кроме того, грузоперевозчик как контрагент не может быть назван третьим лицом в силу того, что имеет четкий перечень обязанностей, имеющих нормативно-договорную основу.

Наряду с этим отношения в рамках комиссии, агентирования и поручения оформляются письменным договором.

Зачастую грузоотправителя и грузополучателя связывают договорные отношения, в рамках которых грузоотправитель, действуя в интересах грузополучателя и тем самым исполняя свои обязанности, заключает с перевозчиком договор перевозки грузов. Грузоотправители и грузополучатели не могут действовать на основе специальных договоров агентирования и комиссии исключительно с целью осуществления грузоперевозок в случаях, когда грузополучатели будут являться

комитентами или принципалами. В противном случае грузоотправитель и грузополучатель будут совпадать в одном лице, поскольку у последнего не будет прав на груз, что будет противоречить положениям ст. 785 ГК РФ.

Таким образом, участие грузополучателя в отношениях по перевозке грузов имеет свои особенности, свойственные именно транспортным правоотношениям и обусловленные пространственным перемещением предмета договора. Процесс вступления грузополучателя в отношения по перевозке грузов нельзя считать в строгом смысле заключением им договора. В то же время договор перевозки грузов следует считать трехсторонним. Для устранения этой сложной коллизии, к примеру, возможно установление в законодательстве РФ положения диспозитивного характера, которое заключается в представлении грузополучателем и другими сторонами договора при их желании электронно-цифровой подписи (ЭЦП).

С точки зрения практической целесообразности, данное положение в случае, например, императивного подхода законодателя чревато излишней формализацией. Более того, фактически это привело бы к тому, что на грузополучателя, ввиду его дистанцированности от места заключения договора, возлагалась бы обязанность иметь в наличии программный продукт для совершения электронно-цифровой подписи. Следовательно, такой подход существенно противоречил бы основополагающим принципам гражданского права. Поэтому представляется правильным внесение следующих изменений в п. 2 ст. 785 ГК РФ: «стороны договора перевозки грузов при достижении соответствующего согласия могут использовать при составлении товарно-транспортной накладной электронно-цифровую подпись».

В п. 2 ст. 785 ГК РФ предусмотрено, что заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом). Получается, что роль договора перевозки грузов может выполнять транспортная накладная.

Статья 432 ГК РФ устанавливает требование к договору в части содержания в нем положений о наличии всех существенных условий. В противном случае при недостижении соглашения сторон

по всем существенным условиям к договору могут быть применимы последствия признания договора недействительным.

Отсюда следует, что транспортная накладная должна содержать все существенные условия договора перевозки грузов.

В этой связи небезынтересно мнение А.Н. Обьденнова: «... основное требование, которое законодатель выдвигает для того, чтобы гражданско-правовой договор считался заключенным, – согласование сторонами всех существенных условий. В качестве одного из них выступает, в соответствии с п. 1 ст. 432 ГК РФ, предмет договора. Однако легальная дефиниция данной юридической категории в законодательстве отсутствует, что породило ряд разночтений в понимании предмета договора как в научном мире, так и в правоприменительной практике. Не упростило ситуацию появление в российском законодательстве понятия «объект договора»... Современные российские исследователи, как правило, отождествляют категории «предмет» и «объект договора». Наблюдаются некоторые разночтения в вопросе о том, что следует понимать под предметом (объектом) договоров подрядного типа и договоров, направленных на оказание услуг: действия или имущество» [9].

Довольно оригинально по данному вопросу мнение В.А. Малышева: «...Объекта же у договора, как было показано выше, быть не может. Распространенное выражение «объект договора» появилось и закрепилось в результате чрезвычайной гибкости и богатства русского языка, позволяющего в широких пределах изменять лексические конструкции без потери или искажения смысла в рамках заданных контекстах» [10].

Как нам представляется, в юридической науке уже давно идут дискуссии по поводу объекта договора. Действие договора не может быть ни на что не направлено. Всегда существует объект – то, на регулирование чего направлены те или иные юридические действия.

О.А. Ковалева полагает, что «предмет договора» включает такие понятия, как:

– количество товара, когда стороны оговаривают единицу измерения и порядок его установления;

– качество товара, представляющего собой совокупность свойств, позволяющих делать его

пригодным для использования по прямому назначению [11].

Иначе говоря, О.А. Ковалева, избрав узконаправленный подход к определению предмета договора, полагает, что предметом договора являются некие характеристики предмета материального. Исходя из утверждения автора: «... Здесь уместно заметить, что сам сервитут не может быть объектом купли-продажи, так как он является сделкой безвозмездной», можно сделать вывод, что под объектом здесь понимается и право в отношении имущества.

М.И. Брагинский, В.В. Витрянский придерживаются того же мнения, что предмет договора является определенным имуществом: «Право кредитора требовать передачи индивидуально – определенной вещи, которая составляет предмет договора, отпадает, если эта вещь уже передана третьему лицу, имеющему на нее право собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления» [12]. Под объектом договора М.И. Брагинский, В.В. Витрянский понимают право в отношении предмета договора.

Соглашаясь с данными авторами, полагаем, что предметом договора перевозки груза является груз непосредственно, а объектом – те правоотношения, которые возникают непосредственно из заключения договора перевозки грузов.

Существенными условиями договора перевозки грузов являются следующие условия – о перевозчике, грузоотправителе, грузе, пунктах назначения и отправления, сроках и скорости доставки, провозной плате, а также другие условия, которые отнесены к существенным транспортными уставами и кодексами, правилами, другими правовыми актами. Существенными также будут считаться условия, относительно которых необходимо достичь соглашения по требованию хотя бы одной из сторон (ст. 432 ГК РФ) [13].

Также существенным условием договора перевозки груза следует считать транспортабельность груза. Следовательно, данные сведения должны содержаться в транспортной накладной.

Таким образом, можно констатировать, что недоработки в транспортном законодательстве РФ негативным образом сказываются на практике реализации перевозочных отношений. Так, в силу того, что законодательство РФ не позволяет достоверно выявить статус грузополучателя в дого-

воре перевозки грузов, при рассмотрении споров в судебном порядке могут возникнуть проблемы процессуального характера при определении статуса грузополучателя как лица, участвующего в деле. Следовательно, при всей относительной устойчивости института перевозки выявляются отдельные законодательные пробелы и коллизии. Поэтому напрашивается вывод о том, что проблемы правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом являются составной частью общих проблем правового регулирования перевозок грузов. Однако полагаем, что для правильной постановки задач в целях последовательного решения имеющихся проблем законодателю необходимо в первую очередь разработать стратегию развития транспортного права в целом, в том числе определить цель дальнейшей правовой регламентации отношений в сфере грузоперевозок.

#### Список литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Федеральный закон от 26.01.1996. – №14-ФЗ (с изм. и доп. от 01.02.2008) // СЗ РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410; 2009. – № 1. – Ст. 16.
2. Тарасов М. А. Договор перевозки: учебник. – Ростов н/Д: Изд-во Ростовского ун-та, 1995. – С. 37.
3. Елдашов Г.А. Основания заключения договора перевозки грузов в автомобильном транспорте // Транспортное право. – 2006. – № 4. – С. 32–35.
4. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 08.11.2007. – № 259-ФЗ // Российская газета. – 2007. – 17 ноября. – № 4521.
5. Морозов С.Ю. Постатейный комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2009. – С. 152.
6. Быков А.Г., Половинчик Д.И. Основы автотранспортного права. – М.: Юрид. лит., 1974. – С. 34.
7. Попондопуло В.Ф. Проблемы правового режима предпринимательства: автореф. ... дис. ... д-ра юрид. наук. – СПб., 1994. – С. 34–37.
8. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. – М.: Статут, 2003. – С. 260.
9. Обыденнов А.Н. Предмет и объект как существенные условия гражданско-правового договора // Журнал российского права – 2003. – № 8. – С. 62–67.
10. Малышев В.А. О категориях «объект» и «предмет» применительно к гражданско-правовому договору // Законодательство и экономика. – 2008. – № 10. – С. 42–46.
11. Ковалева О.А. Договорное право: учеб.-метод. пособие. – Оренбург: ГОУ ОГУ, 2003. – С. 35.
12. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 1: Общие положения. – М.: Статут, 2001. – С. 238.
13. Гуев А.Н. Гражданское право: учебник. Т. 2. – М.: ИНФРА-М, 2004. – С. 212.

*В редакцию материал поступил 01.08.11*

---

*Ключевые слова:* договор перевозки грузов, автомобильный транспорт, грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик.

---