

той в марте 2008 г., дальнейшие отношения власти и бизнеса будут развиваться в ключе «государственно-частного партнерства», при «поддержке инициатив бизнеса по участию в развитии социальной сферы» с «расширением участия предпринимательского сообщества в подготовке решений органов государственной власти, связанных с регулированием экономики»²⁷.

Таким образом, во взаимоотношениях бизнеса и органов государственной власти в России наступил новый этап – «равноудаления», при котором большой бизнес «разоружился», превратившись в одну из ступенек иерархической лестницы и взамен получив возможности взаимодействовать с властью на ее условиях и добиться в ходе такого взаимодействия учета своих интересов. В.В. Путин предложил ряд мер, которые скорректировали отношения типа «бизнес-власть», а именно воссоздать единое правовое поле, как для крупного бизнеса, так и для среднего и мелкого, а также возродить единую вертикаль власти, которая помогла «очистить» государство от олигархических группировок и сформировать бизнес сообщество в связанные корпоративные объединения в русле диалога с властью.

ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ КАК ПРАВОВОЕ ОСНОВАНИЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ГРУЗА В ПРОСТРАНСТВЕ

О.С. Стребкова

Договор перевозки является единственным правовым основанием перемещения грузов, пассажиров и багажа в пространстве (п. 1 ст. 784 ГК РФ). Известно, что признание отношений по перевозке договорными в советский период пришло не сразу. Уставы железных дорог 1935 и 1954 годов, равно как и Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР 1955 года, не содержали определение договора перевозки.

Согласно п. 1 ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в

²⁷ Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на 2008-2020 гг. – Режим доступа: <http://www.economy.gov.ru>.

пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Как следует из приведенного определения, договор перевозки груза является реальным. По общему признанию, об этом свидетельствует ссылка на возникновение у перевозчика обязанности по доставке груза в момент его ввезения. А это, следовательно, означает, что рассматриваемый договор опосредует лишь процесс перемещения груза в пространстве; отношения, возникающие на стадии подготовки перевозочного процесса, остаются за рамками этого договора. Как правило, они опосредуются договорами на организацию перевозок (ст. 798 ГК РФ), при этом операции, выполняемые на подготовительной стадии, могут выступать и в качестве предмета договора транспортной экспедиции, договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, подачу и уборку вагонов и др. В связи с этим в юридической литературе советского периода отношения, складывающиеся в процессе планирования перевозок и организации их выполнения посредством подачи заявок транспортным организациям на потребное количество транспортных средств для перевозки определенного груза, получили название организационных, а принятые перевозчиком к исполнению поданные отправителями заявки – плановыми предпосылками договора перевозки¹. Процесс формирования плановых предпосылок договора перевозки на некоторых видах транспорта протекал в рамках организационных договоров (годовых, специальных, навигационных).

С принятием ГК РФ 1994 года и обновлением транспортных уставов и кодексов планирование перевозок грузов приобрело технико-экономический, а не административно-правовой характер². Это, однако, кардинально изменило подходы к оценке правовой природы отношений, складывающихся на стадии подготовки перевозочного процесса. Некоторые ученые высказываются в том смысле, 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

¹ Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. 2. – М., 2003. – С. 437-438.

² Указ. раб. – С. 437.

– использовать транспортные средства для перевозки груза, указанного в заявке, и в срок, установленный заявкой (ст. 791 ГК)³. Отсюда автор этой точки зрения В.В. Витрянский приходит к выводу о том, что "источником обязанностей перевозчика и грузоотправителя является их соглашение, заключаемое путем подачи заявки и ее принятия, которое не может быть не чем иным, как договором"⁴. Аналогичного мнения, по существу, придерживается и Т.Е. Абова, которая полагает, что указанными отношениями "опосредуется самостоятельное обязательство, структурно обособленное от отношений по договору перевозки", и что "принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки груза перевозчиком и их использованию грузоотправителем"⁵.

Договор перевозки груза с момента принятия Основ гражданского законодательства 1961 года формулировался как реальный. Ныне действующий Гражданский кодекс не отступил от этой традиции (ч. 1 ст. 785). Вместе с тем известно, что не все договоры перевозки укладываются в эту формулу. Так, например, договор фрахтования всегда признавался консенсуальным, что вполне соответствует его правовой природе. Если при заключении реального договора перевозки груза отношения его участников, направленные на подготовку и предъявление груза к перевозке и подачу необходимого количества подвижного состава, складываются за рамками указанного договора и нуждаются в особом правовом регулировании с помощью иных правовых средств, то отношения, опосредующие выполнение аналогичных действий при совершении договора фрахтования, оказываются в его составе и, следовательно, в дополнительном договорном нормировании не нуждаются. На наш взгляд, консенсуальный договор фрахтования на морском транспорте как исключение не может поколебать общее правило о реальном характере договора перевозки груза. Ему в полной мере

³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. – М., 2003. – С. 260.

⁴ Указ. раб. – С. 261.

⁵ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный) / Под ред. В. А. Егiazарова, В.Б. Ляндреса. – М.: юридическая фирма «КОНТРАКТ», 2004. – С. 28.

соответствует и договор автомобильной перевозки груза, определение которого содержится в ст. 45 УАТ РСФСР. Что касается отношений, складывающихся по поводу предъявления груза к перевозке и подачи автомобилей под погрузку, то они действительно являются договорными, ибо регулируются годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом. Однако последний договор не является консенсуальным договором перевозки, что отражено уже в самом его названии, это договор об организации перевозок, предусмотренный ст. 798 ГК РФ.

Порядок заключения договора перевозки груза состоит из двух неразрывно связанных действий: фактической передачи груза перевозчику и составления транспортной железнодорожной накладной. Определенные сторонами условия транспортировки груза находят свое отражение в транспортной накладной. Накладная есть способ выражения сторонами договора перевозки своей воли и представляет собой форму сделки. Накладная содержит все условия договора перевозки груза и, по сути, представляет собой письменную форму договора перевозки груза. Так, по мнению Т.Е. Абовой, "железнодорожная накладная подтверждает заключение договора, являясь доказательством его заключения, а не письменной формой. Следовательно, заключается договор железнодорожной перевозки груза не путем составления самостоятельного документа, а так же, как и на всех иных видах транспорта, – путем вручения груза, подтверждаемого накладной"⁶. Аналогичный вывод делается в работе К.В. Холопова: "Несмотря на то, что договор железнодорожной перевозки груза не сопровождается составлением конкретного документа, накладная не является договором перевозки груза, а лишь подтверждает его наличие"⁷. Как справедливо предлагает Г.А. Моргунова, во избежание неоднозначных толкований относительно формы договора и роли накладной необходимо "изложить п. 2 ст. 785 ГК РФ в следующей редакции: "Договор перевозки груза должен быть заключен в письменной форме путем составления и выдачи отправителю груза транспортной накладной

⁶ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный) / Под ред. В. А. Егiazарова, В.Б. Ляндреса. – М.: юридическая фирма «КОНТРАКТ», 2004. – С. 50.

⁷ Холопов К. Основной закон железных дорог России // Закон. – 2000. – N 9. – С. 54-55.

(или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим уставом или кодексом)"⁸. Весьма вероятно, что это предложение не безосновательно.

Таким образом, договор перевозки груза заключается в письменной форме посредством составления транспортной накладной. Правовое значение и роль железнодорожной транспортной накладной не ограничиваются тем, что она представляет собой письменную форму договора перевозки груза. Помимо этого, накладная имеет доказательственное значение как в отношении заключения договора перевозки, так и в отношении его содержания. Более того, она является товаросопроводительным документом, то есть сопровождает груз на протяжении всего пути его следования, а также документом, удостоверяющим ход исполнения перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки. Накладная имеет и финансовое значение, так как в ней отражаются расчеты с перевозчиком по провозным платежам как при сдаче груза к перевозке, так и при получении. В определенных случаях, например при недостатке, порче или повреждении груза, представление накладной является необходимым при предъявлении к перевозчику претензии.

Исходя из этого, транспортное законодательство предъявляет жесткие требования к оформлению железнодорожной накладной и заполнению всех ее реквизитов. На железнодорожном транспорте перевозка груза осуществляется на основании накладной специального образца, предусмотренной правилами перевозок на железнодорожном транспорте.

Н. Теплинская вполне обоснованно указывает на тот факт, что "от корректного заполнения железнодорожной накладной во многом зависит сохранность груза и соблюдение сроков доставки"⁹. В этой связи вполне логичны нормы транспортного законодательства о том, что подчистки и помарки в перевозочных документах не допускаются. При необходимости изменений сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель должен заполнить новый бланк такого документа. Изменения и до-

⁸ Моргунова Г.А. Проблемы заключения договора перевозки груза в контейнерах железнодорожным транспортом // Юридический консультант. – 2003. – № 1. – С. 25.

⁹ Теплинская Н. Железнодорожные перевозки грузов по России: взгляд юриста // Логистик & система. – 2005. – № 5. – С. 18.

полнения сведений, внесенных в перевозочный документ перевозчиком, должны быть заверены подписью перевозчика, оформляющего перевозочный документ, и штампом железнодорожной станции отправления.

Момент заключения договора перевозки груза наступает тогда, когда перевозчик, произведя прием к перевозке груженого подвижного состава, выдает грузоотправителю грузовую квитанцию под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости. Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления. Время приема груза к перевозке удостоверяется календарным штампом станции на накладной. Отсутствие такого штампа само по себе еще не может служить основанием к утверждению о том, что заключение договора перевозки не состоялось. На наш взгляд, это утверждение вполне справедливо. Действительно, факт наличия договора (по своей природе реального) подтверждается моментом передачи вещи и теми или иными действиями, выполняемыми в целях соблюдения условий договора. Другое дело, что наложение штампа перевозчика служит доказательством заключения договора перевозки, не требующим при наличии спора обращения к установлению факта выполнения тех или иных действий контрагентов, подтверждающих вступление в договорные отношения.

В силу того что по п. 4 ст. 25 УЖТ РФ время приема груза к перевозке удостоверяется наложением станционного штампа на накладной, значение календарного штампа перевозчика, проставленного на обороте накладной, настолько же безусловно, насколько безусловно значение почтового штампа в приеме отправления органом связи. Его содержание, являясь доказательством предустановленным, может быть опровергнуто только путем возбуждения спора о подлоге, иным способом его опровергнуть вряд ли возможно. Так, например, если перевозчик пожелает доказывать, что вопреки данным накладной груз принят не указанным штампом числом, а следующими сутками, так как последними отмечена дорожная ведомость, то его утверждения не будут убедительными. Это объясняется тем, что дорожная ведомость является внутренним документом перевозчика и составляется без участия отправителя груза. Следовательно, дорожная ведомость не имеет договорного значения при регулировании отношений между субъектами грузоперевозочного процесса.

Нельзя обойти вниманием юридическое значение грузовой квитанции, выдаваемой перевозчиком в процессе приема груза к перевозке. Некоторые авторы утверждают, что квитанция о приеме груза наряду с транспортной железнодорожной накладной составляет письменную форму договора железнодорожной перевозки грузов. На наш взгляд, это необоснованная переоценка роли квитанции в оформлении данного договора.

Содержание ч. 4 ст. 25 УЖТ РФ предусматривает, что главное назначение квитанции – подтвердить факт принятия перевозчиком груза от грузоотправителя и тем самым факт заключения договора перевозки (так как данный договор реальный). Кроме того, квитанция может иметь доказательственное значение в случае полной утраты груза. Однако и здесь она может быть заменена иными документами, имеющими аналогичное доказательственное значение: документом об уплате стоимости груза, справкой перевозчика об отправке груза с отметкой станции назначения о прибытии груза. Заменить же накладную аналогичными документами невозможно, при ее утрате выдается надлежаще заверенная копия накладной. А представляемая квитанция в случае утраты накладной не заменяет накладную, а имеет значение иных письменных доказательств заключения сделки и ее условий (ст. 162 ГК РФ).

Таким образом, по нашему мнению, в отличие от транспортной железнодорожной накладной, грузовая квитанция, являясь перевозочным документом, не является формой договора перевозки. Данное утверждение основывается на том, что грузовая квитанция не содержит всех тех сведений, которые имеются в железнодорожной накладной (в непосредственной форме договора железнодорожной перевозки груза), и, следовательно, на основании грузовой квитанции невозможно определить все условия, на которых осуществляется перевозка груза.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ КОМПЕНСАЦИИ МОРАЛЬНОГО ВРЕДА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

А.Т. Табунщиков

Формирование правового государства, для которого человек является главной социальной ценностью, предполагает наличие