



особой сложности диагностики заболевания, отсутствия на данный момент научно обоснованных методов лечения или других объективных причин. Наконец, на заключительном этапе указанные обстоятельства могут использоваться при проверке и оценке имеющихся доказательств. Кроме того, данный перечень обстоятельств может использоваться при осуществлении прокурорского надзора как при проверке законности и обоснованности решений о возбуждении либо отказе в возбуждении уголовного дела, так и при утверждении обвинительного заключения.

Примечание

- 1 См.: Степанов В.В. Предмет доказывания как элемент методики расследования // Актуальные проблемы криминалистики на современном этапе: Материалы Всерос. науч.-практ. конф. Краснодар, 2002. С. 114.
- 2 Для оценки таких деяний, как неисполнение либо ненадлежащее исполнение профессиональных обязанностей необходимо установить их несоответствие правовым нормам, закрепленным в установленном законом порядке в таких нормативных актах, как стандарты оказания медицинской помощи, инструкции, методи-

ческие рекомендации и т.п.; либо правилам оказания медицинской помощи при той или иной патологии, которые, хотя и не получили жесткого нормативного закрепления, но, будучи выработанными медицинской наукой и практикой, являются общепризнанными в медицине.

- 3 Оно может быть совершено путем бездействия (т.е. пассивного поведения), когда виновное лицо уклоняется от совершения действия, которое оно может и обязано совершить, либо путем совершения объективно неправильных действий (т.е. активного поведения).
- 4 В теории уголовного права отмечается, что только наличие двух указанных выше признаков в своей совокупности является основанием для признания лица специальным субъектом рассматриваемых преступлений. Такое положение вещей исключает из числа субъектов этих преступлений, например, бывших медицинских работников, находящихся на пенсии; лиц, имеющих высшее или среднее профессиональное медицинское образование, но не работающих по специальности, также медицинских работников, находящихся в трудовом отпуске, поскольку в соответствии со ст. 37 Конституции РФ, ст. 2,4,21,106 ТК РФ труд свободен, принудительный труд запрещен, каждому работнику гарантируется право на отдых.

УДК 347.763(09)(470)

ОСНОВАНИЯ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

О.Ф. Фаст

Саратовский государственный университет,
кафедра гражданского права и процесса
E-mail: fastolga@mail.ru

Статья посвящена рассмотрению оснований заключения договоров, опосредующих перевозку грузов автомобильным транспортом.

Ключевые слова: основания, заключение договора, автомобильный транспорт, система договоров.

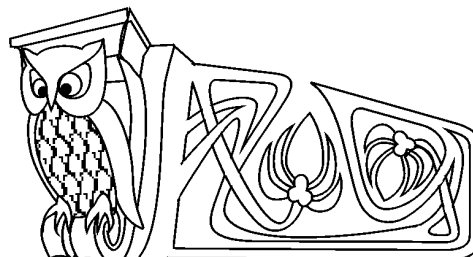
The Bases of the Conclusion of Contracts of Cargoes, Transportation Process Automobile

O.F. Fast

This article is devoted to the consideration of the contract, mediating the transport of goods by road.

Key words: grounds for the conclusion of the contract, road transport, the system of contracts.

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок, то есть оснований. Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного их



согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Это достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке и выражается в определенных правовых формах. Причем данный вопрос имеет некоторые сложности с переходом России к рыночным отношениям.

В наши дни договор перевозки является единственным правовым основанием перемещения грузов, пассажиров и багажа в пространстве (п. 1 ст. 784 ГК РФ). Однако признание отношений по перевозке договорными в советский период пришло не сразу. Начиная с 20-х и до конца 50-х гг. прошлого столетия договорная природа отношений по перевозке ставилась под сомнение со ссылкой на их административный характер, обусловленный плановой системой хозяйства при социализме¹. Так, в условиях жесткого административно-правового регулирования общественных отношений в сфере хозяйствования, по мнению, например, М.М. Агаркова, побудитель-



ным основанием для вступления в отношения по перевозке грузов были плановые акты, порождающие соответствующие обязанности. Следствием подобных взглядов явилась так называемая бездоговорная концепция зарождения перевозочных отношений. Ее сторонники утверждали, что сдача и принятие груза к перевозке совершаются во исполнение обязанностей, установленных для транспортных организаций и отправителя планом перевозок, и в особом договорном оформлении не нуждаются². При этом Агарков указывал, что совершаемые каждым из участников действия имеют характер односторонних сделок³.

В то же время получили распространение и восприняты впоследствии законодателем взгляды на природу перевозочных отношений как договорных⁴. Так, в Основах гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г. в ст. 72 содержалось определение договора перевозки грузов⁵, которое нашло место и в гражданских кодексах союзных республик, в том числе и в ГК РСФСР 1964 г.⁶ Соответствующие правила появились и в Уставе автомобильного транспорта (УАТ) РСФСР 1969 г.⁷.

Тем не менее в Уставе 1969 г. план остался основанием заключения годового договора перевозки грузов. «На основании плана перевозок грузов, – говорится в Уставе 1969 г., – автотранспортные предприятия или организации заключают с грузоотправителями или грузополучателями годовые договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом»⁸.

В соответствии со ст. 30 Устава 1969 г. планы перевозок грузов составлялись на основе планов производства, капитального строительства, закупок сельскохозяйственных продуктов, материально-технического снабжения и товарооборота, так как экономическая роль транспортной деятельности обуславливала ее подчиненный характер по отношению к производству и распределению товарного продукта. Вместе с тем при составлении самих планов производства, товарооборота, материально-технического снабжения, в свою очередь, всемерно учитывался транспортный фактор, необходимость сокращения издержек на доставку груза из пунктов производства в пункты потребления⁹.

Важнейшая роль в планировании автомобильных перевозок принадлежала нормам автотранспортного права. Значение правовых норм в планировании заключалась в том, что они: а) закрепляли плановый характер деятельности автотранспортных предприятий по перевозкам грузов; б) определяли основные принципы планирования; в) устанавливали компетенцию плановых органов и предусматривали правовое положение и функции планирующих органов; г) определяли порядок разработки и утверждения планов автомобильных перевозок грузов; д) регулировали взаимоотношения автотранспортных предприятий и организаций с грузоотправителями (грузополучателями)

и иными заказчиками автомобилей в процессе планирования; е) регламентировали работу планирующих органов по доведению плановых актов до исполнителей, по организации выполнения плана и контролю за выполнением планов; ж) устанавливали порядок и правовые последствия отмены и изменения плановых актов¹⁰.

Таким образом, вся деятельность планирующих органов в процессе разработки и утверждения планов автомобильных перевозок грузов осуществлялась строго в рамках правовых норм, а все возникающие при этом отношения являлись правовыми, то есть правоотношениями. В процессе планирования вступали в правоотношения также автотранспортные предприятия и грузоотправители (грузополучатели) и иные заказчики¹¹.

В правовую форму облекались и сами плановые акты, устанавливающие те или иные плановые задания (например, годовой с распределением по кварталам план автомобильных перевозок грузов по клиентуре). Плановые акты являлись правовыми, так как им присущи свойства любого правового акта: они принимались компетентными органами в пределах их правомочий, обладали обязательной юридической силой для исполнителей и имели установленную форму¹².

Планы автомобильных перевозок грузов по клиентуре имели важное правовое значение для взаимоотношений автотранспортных предприятий, грузоотправителей (грузополучателей). Они являлись основополагающими для организации транспортного процесса и служили правовой основой для заключения договоров автомобильной перевозки¹³.

Для автотранспортных предприятий плановые задания по перевозкам грузов носили строго обязательный, директивный характер. Невыполнение планов перевозок являлось грубым нарушением государственной плановой дисциплины. Что касается грузоотправителей, то автотранспортное законодательство предоставило им право отказаться полностью или частично от объема перевозок, предусмотренного в плановом задании. В этом случае план перевозок, установленный данному грузоотправителю, соответственно уменьшался (отменялся)¹⁴.

Однако это, скорее, было административное основание, нежели правовое. Как справедливо отмечает Г.А. Елдашов, непосредственно из плана перевозок для автотранспортного предприятия или организации не возникает обязанности по подаче автомобилей для перевозки грузов. Равным образом только из утвержденного плана перевозок не вытекают и обязанности грузоотправителя (грузополучателя) предъявлять груз к перевозке. Из плана перевозок как у автотранспортного предприятия, так и у его клиентуры, возникает обязанность лишь заключить договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом. Правовым основанием заключения договора перевозок



грузов здесь являлась все же заявка (заказ)¹⁵. «На перевозку грузов, – сказано в ст. 40 Устава 1969 г., – грузоотправитель представляет в автотранспортное предприятие или организацию при наличии годового договора на перевозку грузов соответствующую заявку, а при отсутствии годового договора – разовый заказ»¹⁶.

В условиях плановой экономики признание плана как административного основания заключения договора перевозок грузов – нормальное явление. Печально то, что аналогичного мнения придерживаются многие авторы и в наши дни, когда просто невозможно такое планирование, его отвергает сама рыночная система, хотим ли мы этого или не хотим. В частности, по словам О.Н. Садикова, «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, 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»¹⁷.

Правоотношения по автомобильным перевозкам грузов существенно отличаются, например, от правоотношений по железнодорожным перевозкам. При железнодорожных перевозках непосредственно из плана перевозок возникает обязанность перевозчика подать транспортные средства и обязанность грузоотправителя предъявить к перевозке предусмотренный планом груз¹⁸.

Иногда авторы, преследуя цель включения планирования в систему перевозок грузов автомобильным транспортом, пытаются скорректировать некоторые статьи УАТ. Это касается, например, Г.А. Елдашова, который в год принятия нового Устава 2007 г. в своем диссертационном исследовании попытался скорректировать ст. 36 Устава 1969 г.¹⁹ Такое занятие бесполезное и ненужное. Как справедливо указывает Г.П. Савичев, если отказать от понятия «план перевозок» как основания возникновения транспортного обязательства, то следует признать такими основаниями либо сам договор, либо принятую заявку (заказ). Таким образом, в соответствии с новым гражданским законодательством подача транспортных средств отправителю осуществляется не в соответствии с планом перевозок грузов, а на договорной основе, то есть либо в соответствии с договором, либо

путем подачи заявки (заказа) предполагаемым отправителем груза²⁰.

Аналогичным образом сказано и в ч. 5 ст. 8 Устава 2007 г.: «Договор перевозки груза может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов – заявки грузоотправителя». При этом «обязательные реквизиты заказа, заявки и порядок их оформления устанавливаются правилами перевозок грузов» (ч. 6 ст. 8 Устава 2007 г.)²¹.

Кроме того, существует мнение, что основанием заключения договора перевозок грузов автомобильным транспортом могут быть организационные договоры. Так, по словам И.В. Елисеева и М.В. Кротова, «договоры об организации перевозок порождают обязательственные отношения, поскольку именно из этого договора возникает обязанность грузоотправителя предъявить груз к перевозке, а у перевозчика – предоставить транспортные средства. Несмотря на незавершенность и служебный характер этого обязательства, оно отвечает всем признакам обязательственного отношения и снабжено имущественными санкциями в виде законной неустойки»²².

По мнению Н.Н. Тютриной, такой подход – это отголосок процесса формирования плановых предпосылок договора перевозки, который протекал «в рамках организационных договоров», например годовых²³.

В самом деле, в условиях планирования, когда заключался годовой договор на перевозку грузов автомобильным транспортом, отношения, возникающие на стадии подготовки перевозочного процесса, оставались за рамками этого договора. 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 перевозки грузов²⁴.

С принятием в 1994 г. ч. 1 ГК РФ и обновлением транспортных уставов и кодексов планирование перевозок грузов приобрело технико-экономический, а не административно-правовой характер²⁵. Это, в свою очередь, кардинально изменило подходы к оценке правовой природы отношений, складывающихся на стадии подготовки перевозочного процесса. Так, В.В. Витрянский выдвинул идею, согласно которой «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, установлен-



ный заявкой (ст. 791 ГК)»²⁶. Отсюда, по словам В.В. Витрянского, «источником обязанностей перевозчика и грузоотправителя является их соглашение, заключаемое путем подачи заявки и ее принятия, которое не может быть не чем иным, как договором»²⁷. В общих чертах В.В. Витрянского поддерживает Т.Е. Абова, полагая, 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»²⁸. Аналогичной точки зрения придерживается Н.С. Ковалевская. Анализируя разовые перевозки, она приходит к выводу, что при данном виде перевозок обязательство по предоставлению транспортного средства «основывается на заявке грузоотправителя, принятой перевозчиком, то есть также имеет договорный характер»²⁹.

Более того, на наш взгляд, подход И.В. Елисеева и М.В. Кротова, да и других авторов, считающих, что договоры об организации перевозок порождают обязательственное отношение, сформировался еще до вступления в силу Федерального закона № 87 «О транспортно-экспедиционной деятельности»³⁰ (далее – Закон № 87) и утверждения Правил транспортно-экспедиционной деятельности³¹. В это время был распространен взгляд о предварительном характере договора об организации перевозок грузов. С этой точки зрения, например, В.Б. Исаков именует отношения сторон, возникающие из предварительного договора, как предварительные организационные правоотношения, функция которых заключается в «подготовке» общественных отношений, устранении возможных препятствий, предотвращении нарушений и т.д. «Предварительное организационное правоотношение... – пишет он далее, – может быть... высокоразвитое обязательство, включающее целый комплекс прав и обязанностей сторон. Примером такого рода правоотношения является обязательство по заключению хозяйственного договора»³². При этом организационное правоотношение существует специально для того, чтобы обеспечить нормальное возникновение организуемого. Фактическая предпосылка организационного правоотношения тесно связана с фактической предпосылкой организуемого правоотношения и выступает как его часть»³³.

По этому поводу С.Ю. Морозов замечает, что, «во-первых, наименование договора об организации перевозок свидетельствует о его направленности на заключение в будущем организуемого основного договора, а отнюдь не на организацию услуг по перевозке грузов. Во-вторых, для заключения организуемого договора, вытекающего из договора об организации перевозки грузов, необходимо наличие фактического состава, одним

из элементов которого обязательно является организационный предварительный договор, который является обязательной предпосылкой возникновения прав и обязанностей из основного договора. В этом проявляется юридическая связанность сторон организуемого основного договора задолго до его заключения»³⁴.

Таким образом, организационный характер предварительного договора заключается в том, что он направлен на организацию заключения в будущем основного договора, но не на организацию комплекса услуг. Такой подход не может принести экономической эффективности, а равно и максимальной прибыли, составляющей основу рыночной экономики. Понимая это, законодатель в Законе № 87 и Правилах транспортно-экспедиционной деятельности конкретизировал положения о транспортной экспедиции, изложенные в ст. 801 ГК РФ. Теперь транспортно-экспедиционная деятельность рассматривается как вид целого комплекса услуг: организация перевозки груза; заключение договоров перевозки груза; обеспечение отправки и получения груза; иные услуги, связанные с перевозкой груза. В свою очередь, договор транспортной экспедиции сформулирован как гражданско-правовая сделка, в соответствии с которой одна сторона (экспедитор) за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет другой стороны (клиента) оказать транспортно-экспедиционные услуги (п. 4 Правил транспортно-экспедиционной деятельности). Данный договор, как мы установили выше, является вспомогательным по отношению к основному договору перевозки грузов, консенсуальным, а значит и основанием для его заключения может быть согласование сторон, вытекающее из основного договора перевозки грузов автотранспортом.

То же самое можно сказать и о другом компоненте системы договоров, опосредующих перевозки грузов автомобильным транспортом, – договоре фрахтования. Так, договор фрахтования заключается в письменной форме (ч. 1 ст. 18 Устава 2007 г.) в виде заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки груза (ч. 4 ст. 18 Устава 2007 г.). При этом, признавая договор фрахтования консенсуальным, законодатель делает оговорку: «если иное не предусмотрено соглашением сторон», то есть договор фрахтования может оформляться не только как заказ-наряд. Эти и другие условия договора фрахтования должны оговариваться сторонами в ходе заключения основного договора в устной форме. И если мы признаем договор фрахтования в системе договоров вспомогательным по отношению к основному договору перевозок грузов, то основанием для его заключения будет также являться согласование сторон, вытекающее из основного договора.

Несколько по-иному будут определяться основания заключения основного договора. Как уже указывалось, отдельные авторы предлага-



ют в качестве оснований заключения договора перевозки грузов считать заявку (заказ). Однако в рыночных условиях, когда преобладающим считается экономическая эффективность, следует расширить поле оснований заключения основного договора. Иначе говоря, по согласованию сторон в качестве оснований заключения основного договора, помимо заявки (заказа), могут быть определены и иные документы, подтверждающие намерение грузоотправителя заключить договор перевозки груза, не противоречащие Гражданскому кодексу. Однако в этом случае возникает противоречие с ч. 5 и 6 ст. 8 Устава 2007 г., где определен формальный характер заключения договора перевозки груза. С целью разрешения данного противоречия ч. 5 ст. 8 Устава 2007 г. следует дополнить словами: «если иное не предусмотрено соглашением сторон».

Таким образом, в системе договоров, опосредующих перевозки грузов автомобильным транспортом, основанием для заключения основного договора, помимо заявки (заказа), по согласованию сторон могут быть определены и иные формы, подтверждающие намерение грузоотправителя заключить договор перевозки груза, не противоречащие гражданскому законодательству; основанием заключения вспомогательных договоров – договора транспортной экспедиции и договора фрахтования, имеющих консенсуальный характер, может быть согласование сторон, вытекающее из основного договора. Такой подход позволит развивать рыночные отношения в части перевозок грузов автомобильным транспортом, построенные в соответствии с либеральной конструкцией конкуренции.

Примечания

- 1 См. *Тютрина Н.Н.* Понятие договора перевозки грузов // *Транспортное право*. 2005. № 2. С. 20.
- 2 См.: *Агарков М.М.* Обязательство по советскому гражданскому праву. М., 1940. С. 128, 130.
- 3 См.: *Гражданское право: В 2 т. / Под ред. М.М. Агаркова и Д.М. Генкина*. М., 1944. Т. 2. С. 117–118.
- 4 См.: *Новицкий И.Б.* Обязательство заключить договор. М., 1947. С. 49.
- 5 См.: Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик (утв. Законом СССР от 8 декабря 1961 г.) // *Ведомости Верховного Совета СССР*. 1961. № 50. Ст. 525.
- 6 См.: *Гражданский кодекс РСФСР // Ведомости Верховного Совета РСФСР*. 1964. № 24. Ст. 406.
- 7 См.: *Устав автомобильного транспорта РСФСР* (утв. Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. № 12) // *СП РСФСР*. 1969. № 2–3. Ст. 8 (далее – *УАТ РСФСР*. 1969 г.).
- 8 Там же. С. 3.
- 9 См.: *Быков А.Г., Половинчик Д.И.* Основы автотранспортного права. 2-е изд., доп. и перераб. М., 1980. С. 64.
- 10 Там же. С. 65.
- 11 Там же.
- 12 Там же.
- 13 Там же. С. 65–66.
- 14 Там же. С. 66.
- 15 См.: *Елдашов Г.А.* Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом: Дис ... канд. юрид. наук. М., 2006. С. 25–26.
- 16 *УАТ РСФСР*. 1969 г. С. 4.
- 17 *Садилов О.Н.* Реформы международного железнодорожного права // *Проблемы международного частного права / Под ред. Н.И. Марышевой*. М., 2000. С. 385–386.
- 18 См.: *Елдашов Г.А.* Указ. соч. С. 27.
- 19 См.: Там же. С. 37, 39.
- 20 См.: *Гражданское право: Учебник: В 2 т. Т. II, полутом 2 / Отв. ред. Е.А. Суханов*. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2000. С. 31 (автор главы – Г.П. Савичев).
- 21 *УАТ РСФСР*. 1969 г. С. 5.
- 22 *Елисеев И.В., Кротов М.В.* Предварительный договор в российском гражданском законодательстве // *Очерки по торговому праву / Под ред. Е.А. Крашенинникова*. Ярославль, 2000. Вып. 7. С. 66.
- 23 См.: *Тютрина Н.Н.* Указ. соч. С. 21.
- 24 См.: *Договоры в социалистическом хозяйстве*. М., 1964. С. 360, 361; *Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого*. М., 2003. Ч. 2. С. 437–438; *Егизаров В.А.* *Транспортное право: Учеб. пособие*. М., 2002. С. 55.
- 25 См.: *Гражданское право / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого*. С. 437.
- 26 *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* *Договорное право: В 5 кн.* М., 2003. Кн. 4. С. 260.
- 27 Там же. С. 261.
- 28 *Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса*. М., 1998. С. 28–29.
- 29 *Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой*. СПб., 1997. С. 306.
- 30 См.: *Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ // Рос. газ*. 2003. 3 июля.
- 31 См.: *Правила транспортно-экспедиционной деятельности* (утв. Постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. № 554) // *Рос. газ*. 2006. 13 сентября.
- 32 *Исаков В.Б., Алексеев С.С.* Фактический состав в механизме правового регулирования. Саратов, 1980. С. 102.
- 33 Там же. С. 105.
- 34 *Морозов С.Ю.* К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок // *Транспортное право*. 2005. № 3. С. 16–17.