

4. Лаврушин О. А. Деньги, кредит, банки. – М., 2002. – 320 с.
5. Лихачев Г. Д. Гражданское право. Общая часть: Курс лекций. Юстицинформ, 2005. – 432 с.
6. Лунц Л. А. Деньги и денежные обязательства в гражданском праве. . Режим доступа: http://civil.consultant.ru/elib/books/13/page_3.html#4 (дата обращения: 15.09.2015)
7. Химичев В.А. Осуществление и защита гражданских прав при несостоятельности (банкротстве). – М.: Волтерс Клувер, 2006. – 240 с.

References

1. Agarkov M. M. Objazatel'stvo po sovetскому grazhdanskomu pravu // Izbrannyye trudy po grazhdanskomu pravu. in 2 vol. Vol. I. M.: Centr JurInfoR, 2002. 490 p.
2. Ioffe O. S. Objazatel'stvennoe pravo. M.: Jurid.lit, 1975. 880 p.
3. Karhalev D. I. Procenty za narushenie denezhnyh objazatel'stv // Jurist. 2013. № 2. p. 30.
4. Lavrushin O.A. Den'gi, kredit, banki. M., 2002. 320 p.
5. Lihachev G. D. Grazhdanskoe pravo. Obshhaja chast': Kurs lekciy. Justicinform, 2005. 432 p.
6. Lunc L. A. Den'gi i denezhnye objazatel'stva v grazhdanskom prave. Available at: http://civil.consultant.ru/elib/books/13/page_3.html#4 (data obrashhenija: 15.09.2015)
7. Himichev V. A. Osushhestvlenie i zashhita grazhdanskih prav pri nesostojatel'nosti (bankrotstve). M.: Volters Kluver, 2006. 240 p.

СУЩНОСТЬ ОБЯЗАННОСТЕЙ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Камышанский Владимир Павлович, доктор юридических наук, профессор, Кубанский государственный аграрный университет, 350044, Россия, г. Краснодар, ул. Калинина, 13.

Федорова Вера Григорьевна, кандидат юридических наук, Астраханский государственный университет, 414056, Россия, г. Астрахань, ул. Та-тищева, 20а.

Карнушин Вячеслав Евгеньевич, кандидат юридических наук, помощник депутата законодательного собрания Ростовской области.

В статье рассмотрены особенности отношения перевозки груза во взаимодействии с другими имущественными отношениями входящими в экономический оборот. Дан анализ обязанностей грузополучателя, предусмотренным транспортными уставами и кодексами. Высказаны предложения по совершенствованию транспортного законодательства

Ключевые слова: договор в пользу третьего лица, обязанности третьего лица, обязательства, экономический оборот, межотраслевые связи, договор перевозки груза

THE ESSENCE OF THE OBLIGATIONS OF THE CONSIGNEE IN THE CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS

This article examines the relationship of carriage of goods in conjunction with other property relations outside the economic cycle. An analysis of the duties of the consignee, provided by transport charters and codes. Suggestions for the improvement of transport legislation

Keywords: agreement to a third party, third party obligations, liabilities, economic turnover, the interbranch relations, a contract of carriage

Согласно п. 1 ст. 785 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.

Конструкция определения этого договора (и в общем любого договора особенной части обязательственного права) позволяет прийти к выводу о том, что понятие «договор» не имеет ничего общего с договором-сделкой. Договор перевозки груза определен как правоотношение. В первой части ГК РФ договор регулируется как сделка (ст. 153 ГК РФ, ст. 420 ГК РФ). Определение договора как сделки не позволяет познать сущность того или иного договора, рассмотрение договорного правоотношения является необходимым для познания общественно-экономических связей.

Из определения договорного правоотношения перевозки груза вытекает то, что перевозчик обязуется перед отправителем доставить вверенный ему груз, а отправитель обязуется перед перевозчиком оплатить обусловленную договором (договором-сделкой) плату. В договоре перевозке присутствует и третья сторона обязательства, в отношении которой у перевозчика имеются обязанности выдать груз. Третье лицо в договоре перевозки именуется получателем груза (грузополучателем).

Экономический оборот подсказывает, что, если грузополучатель и грузоотправитель являются разными лицами, то они непременно должны состоять в договорных правоотношениях между собой, предшествующих заключению договора перевозки. Из этого предшествующего правоотношения вытекает обязанность грузоотправителя перед грузополучателем передать материальную ценность (груз, выражаясь терминологией договора перевозки груза).

Эта предпосылка объясняет структуру договорных связей по договору перевозки.

Признание наличности предшествующих связей грузополучателя и грузоотправителя необходимо, потому что грузополучатель не является управомоченным в одностороннем порядке лицом по отношению к грузоотправителю по предшествующему правоотношению. У грузополучателя также наличествуют и обязанности перед грузоотправителем.

Наличие обязанностей грузополучателя не объяснимо с точки зрения логики первой части ГК РФ. По ст. 430 ГК РФ у третьего лица возникает право требования, но не обязанность. Юридически значимым является волеизъявление третьего лица осуществить свое право, после которого изменение договора кредитором и должником невозможно. Обязанности из грузополучателя по договору перевозки грузов не поддаются объяснению с позиции договора в пользу третьего лица.

Особенности договора перевозки были подмечены Б.Б. Черпахиным, который установил, что правоотношение перевозки создает не только права, но и обязанности у грузополучателя перед железной дорогой [1].

В настоящее время обязанности грузополучателя сохранились в Уставе железнодорожного транспорта, причем не только регулятивные, но и охранительные (обязанности нести ответственность).

Так у грузополучателя имеется обязанность обеспечивать сохранность перевозочных и других документов (ст. 25 УЖТ), грузополучатель обязан взвешивать груз (ст. 26 УЖТ), ст. 30 УЖТ предусматривает обязанность по осуществлению окончательных расчетов на грузополучателя до момента выдачи груза. Из последней обязанности вытекает то, что грузополучатель не может истребовать груз, не рассчитавшись с перевозчиком (ст. 35 УЖТ). Статья 36 УЖТ формулирует приемку грузов грузополучателем как обязанность.

Ст. 37 УЖТ устанавливает обязанность своевременно выгрузить грузы. Предусматриваются и другие обязанности грузополучателя по договору железнодорожной перевозки грузов.

Статьи 99, 100 УЖТ предусматривают ответственность грузополучателя за задержку выгрузки вагонов. Статья 106 УЖТ устанавливает еще более необъяснимое правило: после прибытия груза на железнодорожную станцию назначения и уведомления перевозчиком грузополучателя (получателя) о прибытии груза, грузобагажа в его адрес ответственность за расчеты за перевозку возлагается на грузополучателя (получателя).

Как объяснить то, что односторонний волеизъявительный акт перевозчика (уведомление получателя), создает обязанности и возлагает ответственность на грузополучателя? Обязанности грузополучателя устанавливаются в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Согласно п. 5 ст. 11 УАТ грузополучатель обязан ставить отметки в путевом листе, транспортной накладной, сопроводительной ведомости время подачи транспортного средства, контейнера в пункты погрузки, выгрузки и время отправления из них. Обязанность касается документооборота.

Согласно п. 6 ст. 11 УАТ Приспособления, необходимые для погрузки, выгрузки и перевозки груза, должны сниматься с транспортного средства грузополучателем. Обязанность по выгрузке груза лежит на грузополучателе (п. 8 ст. 11 УАТ). Принятие груза в УАТ сформулировано как обязанность грузополучателя (п. 1 ст. 15 УАТ). Статья 15 УАТ далее предусматривает возможность одностороннего отказа от исполнения обязательства (ст. 310 ГК РФ): в силу п. 3 ст. 15 УАТ грузополучатель может выразить отказ от принятия груза. П. 2 ст. 17 УАТ устанавливает обязанность грузополучателя отчистить, промыть, дезинфицировать транспортные средства. Согласно п. 4 ст. 35 УАТ устанавливает ответственность грузополучателя за простой транспортных средств. Такое же положение, но в отношении контейнеров, содержится в п. 7 ст. 35 УАТ.

Обязанности грузополучателя предусмотрены и в КТМ. Согласно п. 1 ст. 160 КТМ, получатель при выдаче ему груза обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простой судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом или другим документом, на основании которых осуществлялась перевозка груза, в случае общей аварии обязан внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

Ответственность за простой судов (несвоевременное освобождение судов) лежит на получателе в силу ст. 120 КВВТ. Ст. 111 ВК РФ устанавливает обязанность получателя принять и вывезти груз. Обязанности не укладываются в конструкцию договора в пользу третьего лица. Следует отметить, что договор перевозки не предусматривает возложение исполнения обязательства на третье лицо (ст. 313 ГК РФ). Предполагается исполнение обязательства сами перевозчиком [2, с. 92].

Теоретическая конструкция обязанностей получателя соответствует экономико-социальной сфере деятельности. Транспортные уставы и кодексы устанавливают обязанности перевозчика императивно. Отсюда следует констатировать то, что императивное установление обязанностей получателя груза не отвечает в полной мере методу гражданско-правового регулирования.

С точки зрения гражданского права многие обязанности получателя могут быть квалифицированы как перевод долга в силу закона (ст. 392.2 ГК РФ). Это, в частности, касается денежных обязательств, получателя по оплате недостающей платы за перевозку либо возмещению прочих расходов. Эти обязанности переходят в силу юридически значимых фактов (доставка груза,

неполная оплата грузоотправителем провозной платы) с грузоотправителя на грузополучателя.

Однако не все обязанности являются переводом долга. Некоторые обязанности (по очистке транспортных средств, по своевременному принятию и выгрузке грузов) никаким образом от грузоотправителя к грузополучателю не переходят. Они предусмотрены транспортными уставами и кодексами. Как видно эти обязанности самым тесным и непосредственным образом связаны с правом получателя на получение груза. Эти обязанности безусловным образом стесняют право на получение груза.

Рассматривая право собственности, В.П. Камышанский высказал положение, что обязанности собственника не являются ограничениями права собственности, но представляют собой элемент содержания права собственности [3–5]. Применима ли данная концепция обязанностей к обязательственным правам, в частности к обязанностям получателя по договору перевозки? Смысл высказывания в том, что субъективное право всегда существует в корреспонденции с обязанностью, что означает отличный от ограничений права характер обязанностей. Ограничения права не устанавливаются никакими правами третьих лиц в связи с такими ограничениями.

В договоре перевозки груза эти права, напротив, устанавливаются, и принадлежат они перевозчику (в рамках регулятивного правоотношения по перевозке груза или охранительного правоотношения ответственности грузополучателя). Таким образом, используя доктринальный гражданско-правовой понятийный ряд, следует признать то, что обязанности получателя груза не являются ограничениями права на получение груза.

Но в науке теории права доказано постоянство межотраслевого взаимодействия. М.Ю. Челышев, выделяя критерии классификации межотраслевых связей гражданского права на первом месте поставил взаимосвязь гражданского права с другими отраслями права [6]. Сеем утверждать, что каждая норма гражданского права взаимосвязана прямо или косвенно с другой нормой.

Говоря об обязанностях третьего лица по договору перевозки груза, нужно обратить внимание на то, как эти обязанности соотносятся с другими нормами права, в том числе с нормами других отраслей, в чьих интересах они установлены законом.

Правоотношение перевозки груза с правомочием грузополучателя и с сопутствующими обязанностями грузополучателя тесным образом вплетено в имущественный оборот. Перевозка грузов тесно связана с институтом купли-продажи. Правоотношение купли-продажи существуют между грузоотправителем и грузополучателем. Это может быть и любое другое правоотношение, опосредующее товарный оборот (мена).

Множественность имущественных отношений, в которые перевозка грузов входит в качестве системообразующего элемента находится в постоянном и непрерывном движении.

Постоянство этого экономического движения происходит в течение всего времени. Чем более развита экономика, тем больше экономически значимых действий совершается субъектами имущественных отношений за отдельно взятый промежуток времени. Следовательно, экономическое развитие предполагает увеличение количества операций за взятый промежуток времени. Неисправность, медлительность того или иного элемента может приводить к подрывам экономических связей и к замедлению развития экономики, что в конечном итоге приводит к ущербу публичных интересов.

Думается, именно такой смысл придается законодателем обязанностям и ответственности грузополучателя. Перевозка грузов осуществляется с помощью определенного вида транспорта, что предполагает использование соответствующей инфраструктуры. Объекты транспортной инфраструктуры

прежде всего служат публичным интересам. Слаженность действий грузополучателя предполагает такое использование объектов транспортной инфраструктуры, которое отвечает публичным интересам.

Отсюда следует делать итоговый вывод о том, что обязанности грузополучателя служат публичным интересам. Первоначальное впечатление о том, что эти обязанности грузополучателя по договору перевозки груза возникают перед перевозчиком не может быть верным. Эти обязанности не служат интересам перевозчика, они служат интересам экономического оборота в целом. Меры ответственности, налагаемые на грузополучателя перевозчиком представляются наиболее эффективной стимулирующей мерой к своевременной реализации права грузополучателя. Охранительные и регулятивные обязанности грузополучателя представляют собой пример реперной (используемой в нескольких отраслях права) нормы права, это самый тесный уровень межотраслевого взаимодействия. В.П. Мозолин указывал, что публичные нормы права имеют право на существование только тогда, когда применяются с частными нормами права. Проблема, стоящая перед наукой – это объединение таких норм, а не разъединение. В.П. Мозолин считает необходимым включить такие нормы именно в ГК РФ [7].

Законодатель, сам того, не подозревая воплотил эту концепцию на уровне транспортных уставов и кодексов. Такого рода норма в главе 40 ГК РФ, посвященной перевозке, отсутствует. Гражданско-правовое ядро этой нормы – это ограничения права перевозчика на получение груза. Нормированная обязанность перед перевозчиком – норма права публичной отрасли права.

В главе 40 ГК РФ было бы уместным закрепить возможность несения обязанностей и ответственности, предусмотренных транспортными уставами и кодексами, при этом, конечно, подразумевая публично-правовой аспект данных обязанностей.

Список литературы

1. Черепяхин Б.Б. Ответственность грузополучателя по требованиям из договора железнодорожной перевозки. Иркутск: Изд-во Иркутского ун-та, 1927. С. 3-31.
2. Сарбаш С.В. Исполнение договорного обязательства третьим лицом. М.: Статут, 2003. С. 92.
3. Камышанский В.П. Право собственности: пределы и ограничения. С. 147.
4. Камышанский В.П. Конституционные ограничения права собственности // Российский судья. 2004. № 4. С. 22-23.
5. Камышанский В.П. Об ограничениях права собственности и модернизации вещных прав в ГК РФ // Гражданское право. 2013. № 5. С. 2-5
6. Чельшев Михаил Юрьевич. Система межотраслевых связей гражданского права: цивилистическое исследование : диссертация ... доктора юридических наук : 12.00.03 / Чельшев Михаил Юрьевич.- Казань, 2009.- 501 с.: ил.
7. Мозолин В.П. Роль гражданского законодательства в регулировании комплексных имущественных отношений // Журнал российского права. 2010. N 1. С. 26–31.

References

1. Cherepahin B.B. Otvetstvennost' gruzopoluchatelja po trebovanijam iz dogovora zheleznodorozhnoj perevozki. Irkutsk: Izd-vo Irkutskogo un-ta, 1927. pp. 3-31.
2. Sarbash S.V. Ispolnenie dogovornogo objazatel'stva tret'im licom. M.: Statut, 2003. S. 92.
3. Kamyshanskij V.P. Pravo sobstvennosti: predely i ogranichenija. S. 147.

4. Kamyshanskij V.P. Konstitucionnye ogranichenija prava sobstvennosti // Rossijskij sud'ja. 2004. № 4. S. 22-23.

5. Kamyshanskij V.P. Ob ogranichenijah prava sobstvennosti i moderni-zacii veshnyh prav v GK RF // Grazhdanskoe pravo. 2013. № 5. S. 2-5

6. Chelyshev Mihail Jur'evich. Sistema mezhotraslevyh svjazej grazhdanskogo prava: civilisticheskoe issledovanie.- Kazan', 2009.- 501 s.: il.

7. Mozolin V.P. Rol' grazhdanskogo zakonodatel'stva v regulirovanii kompleksnyh imushhestvennyh otnoshenij // Zhurnal rossijskogo prava. 2010. N 1. S. 26–31.

КОМПЕНСАЦИЯ ВРЕДА КАК ОДИН ИЗ ВИДОВ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Федорова Вера Григорьевна, кандидат юридических наук, Астраханский государственный университет, 414056, Россия, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а.

Чернышева Елена Александровна, доцент, Астраханский государственный университет, 414056, Россия, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а; федеральный судья Трусовского районного суда г. Астрахани.

Соколов Александр Александрович, аспирант, Астраханский государственный университет, помощник Астраханского транспортного прокурора, юрист 3 класса.

Щурина Анастасия Андреевна, студентка, Астраханский государственный университет, 414056, Россия, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а.

Данная статья посвящена компенсации вреда как одного из видов гражданско – правовой ответственности. Исследование строится на акте незаконного вмешательства, который имеет природу юридического факта, так как влечет за собой определённые правовые последствия в виде причинения вреда жизни и здоровью людей, материального ущерба либо создания угрозы наступления таких последствий. Виды правонарушений, являющихся по своей природе актами незаконного вмешательства, которые имеют место совершения на различных видах транспорта, различаются по отраслевой принадлежности, а, соответственно, могут быть отнесены к уголовным преступлениям, административным проступкам и гражданским правонарушениям. Необходимо совершенствование законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности, а также создания и функционирования комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте.

Ключевые слова: юридический факт, акт незаконного вмешательства, гражданское правонарушение, гражданско-правовая ответственность, факт незаконного воздействия

HARM COMPENSATION AS ONE OF TYPES OF CIVIL RESPONSIBILITY WHEN PROVIDING THE TRANSPORT SAFETY

Fedorova Vera G., Candidate of Law Science, Astrakhan State University, 414056, Russia, Astrakhan, 20a Tatishchev st.