

Выгодянский Алексей Валерьевич

канд. юрид. наук, доцент

НОУ ВО «Московский институт банковского дела»

г. Москва

DOI 10.31483/r-32704

МОДЕЛИ ДОГОВОРА ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА КАК ДОГОВОРА В ПОЛЬЗУ ТРЕТЬЕГО ЛИЦА И ТРЕХСТОРОННЕГО ДОГОВОРА

Аннотация: правовой статус грузополучателя по договору воздушной перевозки груза является одним из дискуссионных вопросов отечественной цивилистики. В разное время в юридической литературе высказывались прямо противоположные точки зрения по данной проблеме. В данной статье автор исследует различные модели договора перевозки груза как договора в пользу третьего лица и трехстороннего договора. Анализируются достоинства и недостатки каждой из приведенных моделей договора. Высказываются определенные предложения по совершенствованию действующего гражданского и воздушного законодательства.

Ключевые слова: договор перевозки груза, третье лицо, трехсторонний договор, грузополучатель, грузоотправитель, воздушный перевозчик.

На сегодняшний день состояние транспортного законодательства Российской Федерации трудно назвать идеальным, что является фактором не только снижающим эффективность деятельности воздушного транспорта, но и, в определенном смысле, тормозящим развитие всего российского транспортного комплекса.

Законодательное закрепление положений о договоре перевозки в отечественном гражданском законодательстве всегда имело определенную специфику, не характерную для других гражданско-правовых институтов.

Соотношение императивных и диспозитивных норм закона можно с успехом наблюдать на примере определения правового статуса участников право-

отношений по воздушной перевозке грузов, подробной и тщательной регламентации их прав и обязанностей, ответственности за их неисполнение.

Как известно, договором перевозки груза признается договор, по которому 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 установленную плату (п. 1 ст. 785 Гражданского кодекса РФ (далее по тексту – ГК РФ)) [6]

Применительно к договору воздушной перевозки груза п. 2 ст. 103 Воздушного кодекса РФ (далее по тексту – ВК РФ) [3] приводит следующее его определение: «по договору воздушной перевозки груза или договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты».

Как видим, ни одно из приведенных определений не конкретизирует роль грузополучателя в данном договоре – является ли он третьим лицом или полноправной стороной договора.

Вопрос о правовом положении грузополучателя по договору перевозки груза являлся предметом острой научной дискуссии в 50–80-х годах прошлого века, а также продолжает обсуждаться и в настоящее время.

При этом, одни авторы считают, что договор перевозки груза является двухсторонней сделкой – договором в пользу третьего лица (грузополучателя).

Другие авторы придерживаются той точки зрения, что это трехсторонний договор, где грузополучатель является самостоятельной стороной этого договора.

Основным аргументом сторонников первой точки зрения, является тот факт, что договор перевозки груза заключается двумя лицами – перевозчиком и грузоотправителем. Грузополучатель не участвует в процессе заключения договора и на этом основании не может считаться его стороной, он наделен лишь правом требования к перевозчику на основании данного договора.

Ведь согласно п. 1 ст. 432 ГК РФ договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

К примеру, В.В. Витрянский считает, что «...конструкция договора в пользу третьего лица оптимально подходит к определению правового положения грузополучателя в договоре перевозки груза» [2, с. 294].

Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов полагают, что «... грузополучатель выступает как особый субъект обязательства по перевозке – третье лицо, в пользу которого заключен договор» [8, с. 443].

Подобной позиции придерживается и В.Ф. Попондопуло, который отмечает: «Участником обязательства перевозки груза, является также третье лицо – грузополучатель, если им не является сам грузоотправитель» [11, с. 498].

Тот факт, что на грузополучателя помимо прав требования по договору перевозки груза возлагаются еще и определенные обязанности (принять и вывезти груз, произвести разгрузку транспортных средств, произвести окончательные расчеты с перевозчиком и т. д.) обычно объясняется тем, что данные обязанности на стороне грузополучателя возникают в силу императивных норм закона, а не условий самого договора перевозки груза [2, с. 111–112].

Как полагал основной идеолог данной концепции М.И. Брагинский императивные нормы закона, определяющие обязательные действия сторон гражданско-правового договора, вообще не являются условиями данного договора [1, с. 242].

Данные нормы предписывают обязательные для исполнения правила поведения, вне зависимости от отношения к ним сторон договора. Следовательно, в тех случаях, когда лицо наделяется определенными правами или на него возлагаются определенные обязанности в силу императивной нормы закона, оно имеет право или обязано исполнить их без учета воли и волеизъявления данного лица в отношении самой сделки.

Необходимо отметить, что с данной точкой зрения согласны далеко не все авторы [7, с. 644].

Так как, в соответствии с п. 1 ст. 422 ГК РФ договор должен соответствовать обязательным для сторон правилам, установленным законом или иными правовыми актами (императивным нормам), действующим в момент его заключения. Таким образом, закон обязывает будущий договор подчиняться его императивным положениям, а не подменяет собою этот договор.

Сторонники второй точки зрения, то есть договора перевозки груза как трехстороннего договора, считают грузополучателя полноправным участником договора, его третьей стороной.

Сам договор перевозки груза, по их мнению, является трехсторонней сделкой на том основании, что грузополучатель по данному договору имеет, не только права, но и обязанности, следовательно, также является стороной договора, наряду с грузоотправителем и перевозчиком.

Правовым основанием для подобного утверждения является положение п. 3 ст. 308 ГК РФ, согласно которому «обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон».

Следовательно, раз у грузополучателя есть обязанности, причем установленные законодательством, то следует признать его не третьим лицом в договоре, а его полноправной стороной.

Такой точки зрения придерживается, к примеру, В.А Егиазаров, который отмечает, что «договор перевозки грузов является трехсторонним договором, в котором все его участники имеют права и обязанности» [9, с. 73].

Схожей точки зрения придерживается и М.Г. Масевич, которая считает, что «грузополучатель является особым участником, третьей стороной в договоре перевозки, и его права и обязанности, основаны на его собственном волеизъявлении» [10, с. 172–174].

Попробуем разобрать две разные модели такой трехсторонней конструкции договора перевозки груза.

В рамках первой модели такого договора грузополучатель участвует в процессе заключения договора перевозки груза, путем предварительно либо по-

следующего одобрения его условий наряду с грузоотправителем и перевозчиком.

При этом, заключая договор перевозки груза вместе с грузоотправителем и перевозчиком, грузополучатель заранее принимает на себя обязательства по принятию груза от перевозчика, а также по исполнению иных обязанностей, возложенных на грузополучателя договором перевозки и положениями транспортного законодательства.

Представляется, однако, что реализовать такую правовую конструкцию без внесения многочисленных изменений в гражданское и воздушное законодательство невозможно, так как потребуются соответствующим образом определить понятие договора перевозки груза как трехстороннего договора, сформулировать и зафиксировать права и обязанности грузополучателя.

Возможно, придется также внести изменения, касающиеся регламентации порядка заключения данного договора, предусматривающие обязанность грузоотправителя предоставлять перевозчику документальное подтверждение согласия грузополучателя на заключение договора перевозки груза в качестве его стороны, и соответственно, означающее его согласие выполнять обязанности, предусмотренные для грузополучателя.

В качестве одного из вариантов подтверждения согласия на заключение договора перевозки груза можно использовать договоры купли-продажи, поставки, аренды (лизинга) или иные гражданско-правовые договоры с включением в текст этих договоров подробных условий о последующей доставке поставляемого покупателю (арендатору) товара тем или иным видом транспорта (в нашем случае воздушным транспортом).

Также можно использовать различные дистанционные формы получения такого согласия грузополучателя, например, посредством средств почтовой связи, факса, электронной почты с удостоверением посылаемого сообщения квалифицированной электронной подписью (п. 4 ст. 5 ФЗ «Об электронной подписи» от 06.04.2011 г. №63-ФЗ, в ред. от 23.06.2016 г.) [13].

Полученное таким образом согласие грузополучателя на заключение договора перевозки груза в качестве стороны данного договора будет означать его согласие со всеми условиями данного договора и добровольное принятие на себя предусмотренных им обязанностей.

Вторая модель трехстороннего договора перевозки груза предусматривает, что грузополучатель хоть и не заключает договор перевозки груза одновременно с остальными его участниками, но присоединяется к нему впоследствии (как бы вступает в договор, ранее заключенный грузоотправителем и перевозчиком) [9, с. 72] [12, с. 98–99].

На наш взгляд, грузополучатель в этом случае должен признаваться стороной договора перевозки груза с момента выражения им согласия на получение поступившего в его адрес груза в аэропорту назначения.

Таким образом, грузополучатель дает свое согласие на заключение договора перевозки груза, соглашаясь принять и вывезти прибывший в его адрес груз, а также, при необходимости, выполнить и иные обязанности в пользу перевозчика [4, с. 21].

Выражение грузополучателем такого согласия будет означать согласие с условиями договора перевозки груза, ранее заключенного грузоотправителем и перевозчиком, и добровольное принятие на себя, предусмотренных договором обязанностей.

Таким образом, в рамках предлагаемой нами модели трехстороннего договора воздушной перевозки груза, установленная п. 2 ст. 111 ВК РФ обязанность грузополучателя принять и вывезти груз, может возникнуть только с момента предъявления им требования о выдаче поступившего в его адрес груза, то есть с момента вступления его в договор в качестве его стороны [5, с. 26–28].

Подводя итог вышесказанному можно отметить, что одним из способов решения проблемы наличия обязанностей у грузополучателя по договору воздушной перевозки груза может быть признание его полноправной стороной данного договора, участвующей в заключении договора, вместе с грузоотправителем и перевозчиком либо вступающей в договор, заключенный ранее теми

же субъектами, путем дачи согласия на получение прибывшего в его адрес груза.

По нашему мнению, в случае реализации любой из вышеуказанных моделей трехстороннего договора перевозки груза и при условии внесения предлагаемых изменений в гражданское и воздушное законодательство можно ожидать резкое уменьшение случаев отказа грузополучателей принимать поступившие в их адрес грузы, а также исполнять иные возложенные на них обязанности.

Список литературы

1. Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – Кн. первая. Основные положения. – 3-е изд., стер. – М.: Статут, 2011. – 847 с.
2. Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – Кн. четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 4-е изд., стер. – М.: Статут, 2007. – 910 с.
3. Воздушный кодекс Российской Федерации // СЗ РФ. – 1997. – №12. – Ст. 1383.
4. Выгодянский А.В. Правовое положение грузополучателя по договору воздушной перевозки груза // Юрист. – 2010. – №5. – С. 18–21.
5. Выгодянский А.В. Проблемы правового статуса грузополучателя по договору воздушной перевозки груза // Юрист. – 2018. – №3. – С. 24–29.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) // СЗ РФ. – 1996. – №5. – Ст. 410.
7. Гражданское право: учебник / Н.Н. Агафонова, С.В. Артеменков, В.В. Безбах [и др.]; отв. ред. В.П. Мозолин. В 3 т. – Т. 1. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2015. – 816 с.

8. Гражданское право / Е.Ю. Валявина, И.В. Елисеев [и др.]; отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой. – В 3 т. – Т. 2. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: ТК Велби; Проспект, 2007. – 848 с.

9. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Юстицинформ, 2007. – 552 с.

10. Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. – Алма-Ата: Изд-во АН КазССР, 1964. – 318 с.

11. Попондопуло В.Ф. Коммерческое (предпринимательское) право: учебник. – М.: Юристъ, 2005. – 668 с.

12. Тарасов М.А. Очерки транспортного права. – М.: Речиздат, 1951. – 162 с.

13. Федеральный закон «Об электронной подписи» от 06.04.2011 №63-ФЗ // СЗ РФ. – 2011. – №15. – Ст. 2036.