

**ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ В ДОГОВОРЕ
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Договор перевозки грузов заключается грузоотправителем и перевозчиком, но в нем участвует и третье лицо — грузополучатель, которому железная дорога обязана выдать доставленный груз. Однако грузополучатель — это не просто адресат исполнения договора. Он приобретает и права по договору и в свою очередь несет перед перевозчиком ряд обязанностей. Четкое определение правового положения грузополучателя в договоре перевозки имеет большое значение, так как от этого зависит и правильное применение правовых норм, регулирующих отношения между грузоотправителем и грузополучателем, между перевозчиком и его контрагентами, а также и пути дальнейшего совершенствования транспортного законодательства, упорядочение практики разрешения хозяйственных споров, связанных с перевозками грузов [см.: 3, с. 24—25]. В литературе вопрос о правовом статусе грузополучателя до сих пор является спорным и требует дальнейшего исследования.

При рассмотрении этого вопроса, как представляется, необходимо учитывать особенности транспорта как отрасли материального производства, а именно то, что при транспортировке грузов происходит потребление самого перевозочного процесса и грузоотправителем и грузополучателем. Грузоотправитель действует при этом в пункте приема и отправления груза, а грузополучатель — в пункте назначения и выдачи груза. Это накладывает определенные обязанности на участвующих в перевозке лиц перед транспортом.

По Уставу железных дорог СССР грузополучатель обязан в установленный срок полностью выгрузить и вывезти груз, прибывший в его адрес, очистить, а при необходимости промыть и продезинфицировать перевозочные средства, внести все причитающиеся железной дороге платежи и т. д. Содержание этих обязанностей указывает, что в правоотношениях по перевозкам не только грузоотправитель, но и грузополучатель выступает в качестве стороны — контрагента транспорта. Между тем, анализируя нормы Устава железных дорог СССР, можно убедиться и в другом, что договор перевозки грузов железнодорожным транспортом является таким договором, в котором на каждой стадии перевозочного процесса участвует всегда только две стороны, но в ходе его исполнения на одной и на другой сторонах происходит замена лиц.

Обязательственные отношения, как известно, имеют относительный характер. Однако гражданским законодательством допускается переход прав требований и обязанностей между определенными лицами к другим лицам как в порядке общего пре-

омства (универсального), так и в порядке частного (сингулярного) преемства в отдельном правоотношении. Частное (сингулярное) преемство имеет место и в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом. Замена одного транспортного предприятия другим производится без участия контрагентов транспорта (грузоотправителей и грузополучателей), и только поэтому для последних перевозчик является как бы одним транспортным предприятием. Иначе обстоит дело при замене лиц на стороне контрагентов железнодорожного транспорта.

Особенность возникновения отношений по перевозкам грузов состоит в том, что им всегда предшествуют другие имущественные отношения, связанные с движением вещей — материальных ценностей от социалистического предприятия одной отрасли к социалистическому предприятию другой. Действия грузоотправителя (поставщика) и грузополучателя (потребителя) по отправке груза в адрес получателя всегда согласованы между последними [см.: 1, с. 384]. Например, в Положении о поставках продукции производственно-технического назначения указывается, что поставщик и покупатель в договоре поставки определяют способ доставки продукции, вид транспорта (п. 32). Таким образом, договором поставки предreshается взаимное участие поставщика и покупателя в будущих правоотношениях по перевозкам. Договор поставки является своего рода соглашением о таком обоюдном участии в перевозке. Он обязывает поставщика сдать груз транспортной организации для перевозки и вручения покупателю, указав последнего в железнодорожной накладной в качестве грузополучателя. Сдачей груза транспортной организации для перевозки фактически и исполняется обязанность поставщика перед покупателем по договору поставки.

Поставщик, вручив груз транспортному предприятию к перевозке, не только передает покупателю право оперативного управления на груз, но и переводит на него права и обязанности стороны в договоре перевозки. В дальнейшем он фактически из этого договора выбывает, поскольку исполнил свою обязанность перед покупателем по договору поставки, а перевозчик выполняет перевозку уже для грузополучателя или, говоря образно, работает не на грузоотправителя, а на грузополучателя. Поэтому, естественно, железная дорога, просрочившая доставку груза, несет по договору перевозки материальную ответственность не перед грузоотправителем, а перед грузополучателем (ст. 153 УЖД). В процессе исполнения договора перевозки грузов произошла замена лиц на стороне контрагента транспорта. Договор перевозки — двусторонний договор, т. е. обе стороны взаимно имеют права и несут обязанности. Соответственно и замена одного контрагента другим, происходит одновременно и в форме уступки права требования, и перевода долга.

Замена лиц в договоре перевозки грузов, как в двустороннем обязательстве, возможна при наличии соглашения об уступ-

ке права требования между грузоотправителем и грузополучателем и согласия перевозчика как кредитора на перевод долга грузоотправителем на грузополучателя [см.: 4, с. 390]. Соглашение об уступке грузоотправителем права требования грузополучателю обычно всегда имеется налицо как одно из условий договора поставки или иного договора, послужившего причиной заключения договора перевозки. Существование отношений между контрагентами транспорта, предшествующих договору перевозки, настолько естественно и обычно, что нормы Устава железных дорог СССР презюмируют их наличие. В силу презумпции существования таких отношений перевозчик заключает договор перевозки (заранее исходя из этого) на условиях замены лиц на стороне контрагента, а грузополучатель по прибытии груза в его адрес обязан действовать как сторона в договоре перевозки груза. В частности, в Уставе железных дорог СССР указано, что в случае прибытия груза, поставка которого не предусмотрена планом (договором, заказом, нарядом), грузополучатель обязан принять его от станции на ответственное хранение. Он несет ответственность за порчу и повреждение, которые произошли вследствие несвоевременной выгрузки и вывоза груза, а также задержки вагонов на подъездных путях и станциях по зависящим от него причинам (ст. 63). Что же касается согласия перевозчика как кредитора на перевод долга грузоотправителем на грузополучателя, то здесь надо учитывать, что, принимая груз к перевозке вместе с накладной, в которой указан грузополучатель, перевозчик (железная дорога) фактически дает такое согласие [см.: 5, с. 34]. Перевозчику замена лиц на стороне контрагента юридически безразлична, объективно для него на каждой стадии перевозочного процесса контрагентом по договору перевозки груза является тот, кому принадлежит право владения грузом (грузовладелец).

Устав железных дорог СССР и регулирует отношения по перевозке грузов с учетом перевода всех прав и обязанностей по договору с грузоотправителя на грузополучателя. В ст. 64 предусмотрено, что грузы выдаются на станции назначения грузополучателю, указанному в накладной, после внесения всех причитающихся железной дороге платежей. Согласно ст. 75 железная дорога может отправить груз, не ожидая внесения грузоотправителем провозной платы за перевозку при сдаче груза. В этом случае окончательные расчеты по перевозкам производятся на станции назначения между железной дорогой и грузополучателем.

Согласно ст. 198 ГК УССР и соответствующих статей ГК союзных республик кредитор, уступивший требование другому лицу, обязан передать ему документы, удостоверяющие право требования. Это общее правило отражено в Уставе железных дорог СССР, связывая перевод прав и обязанностей по договору перевозки с грузоотправителя на грузополучателя с фактом пере-

дачи надлежащих правоустанавливающих документов. Такими надлежащими правоустанавливающими документами, которые удостоверяют право требования к перевозчику по договору перевозки, являются железнодорожная накладная и грузовая квитанция. Железнодорожная накладная — основной перевозочный документ, подтверждающий права и обязанности сторон в договоре перевозки груза, но она сопровождает груз и выдается грузополучателю вместе с грузом на станции назначения. Поэтому до прибытия груза на станцию назначения требования к перевозчику, вытекающие из договора перевозки, удостоверяются грузовой квитанцией. Они могут быть заявлены или грузоотправителем, или грузополучателем в зависимости от того, у кого находится грузовая квитанция. Однако после выдачи грузополучателю железнодорожной накладной на станции назначения данная квитанция утрачивает значение правоустанавливающего документа. С этого момента требования к перевозчику, вытекающие из договора перевозки груза, могут предъявляться только грузополучателем. Таким путем Устав железных дорог СССР строго разграничивает участие в договоре перевозки в качестве стороны или грузоотправителя или грузополучателя. К грузоотправителю в порядке преемства переходят все права и обязанности контрагента транспорта — стороны в договоре перевозки грузов. Объем этих прав определяется накладной, которая является письменной формой договора перевозки. По прибытии груза на станцию назначения грузополучатель как преемник прав и обязанностей по договору перевозки груза несет перед железной дорогой всю ответственность по данной перевозке. При этом грузополучатель может взыскать с грузоотправителя уплаченные им железной дороге вследствие неправильных действий грузоотправителя штрафы и сборы, а также расходы и убытки, связанные с перевозкой.

Устав железных дорог СССР с учетом замены лиц в процессе перевозки на стороне контрагента транспорта регулирует и порядок изменения первоначального грузополучателя или переадресовки груза [см.: 2, с. 120] и порядок предъявления претензий и исков по договору перевозки груза. Так, при полной утрате груза, когда невозможно представить накладную, следовавшую с грузом, претензию и иск к перевозчику о возмещении стоимости груза может предъявить грузоотправитель или грузополучатель в зависимости от того, у кого находится грузовая квитанция, удостоверяющая право требования по договору перевозки. В остальных случаях (просрочки в доставке груза, задержки в выдаче груза, недостачи, порчи или повреждения груза) право на предъявление претензии и иска имеет только грузополучатель как сторона в договоре, при условии представления накладной и актов, удостоверяющих факт нарушения перевозчиком обязательств по перевозке (ст. 169 УЖД).

Итак, из вышеизложенного можно сделать вывод, что в до-

говоре перевозки грузов железнодорожным транспортом в каждый конкретный момент его действия всегда участвуют только два лица — транспортное предприятие и грузоотправитель или грузополучатель. Вступление грузополучателя, не участвующего в заключении договора, в правоотношение по перевозке в качестве второй стороны обусловлено заменой им грузоотправителя. Однако в действующем законодательстве это четко не выражено и создает определенные трудности на практике при разрешении договорных споров по перевозке грузов железнодорожным транспортом. В связи с этим целесообразно ст. 37 Устава железных дорог СССР дополнить указанием на то, что в договоре перевозки всегда участвуют две стороны, но на стороне контрагента транспорта в процессе действия договора происходит смена лиц: вместо грузоотправителя в договор вступает в качестве преемника прав и обязанностей новое лицо — грузополучатель. Такое указание в Уставе железных дорог СССР о правовом положении грузополучателя позволит усовершенствовать ряд норм Устава и Правил перевозок грузов, определяющих права и обязанности в договоре перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя и соответственно норм, конкретизирующих ответственность каждого из них за нарушение условий договора. В конечном итоге это будет способствовать повышению эффективности правового регулирования отношений по перевозкам грузов, укреплению договорной дисциплины и выполнению планов перевозок грузов.

Список литературы

1. Договоры в социалистическом хозяйстве М., «Юрид. лит.», 1964. 496 с.
2. Правила перевозок грузов. М., «Транспорт», 1967, Раздел 16, § 2, с. 120—123.
3. Рукосуев И. Правовое регулирование железнодорожных перевозок.— «Сов. юстиция», 1971, № 2, с. 24—25.
4. Советское гражданское право. Т. 1, Изд-во Ленингр. ун-та, 1971. 472 с.
5. Тарасов М. А. Договор перевозки по советскому праву. М., «Водтрансиздат», 1954. 177 с.

П. В. Логинов, д-р юрид. наук

ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРБИТРАЖА

Успешное решение хозяйственных задач, поставленных XXV съездом КПСС, требует дальнейшего укрепления законности и правопорядка в области хозяйственных отношений. Одним из средств достижения поставленной цели является совершенствование деятельности государственных органов, стоящих на страже законности.

Выступая на XXV съезде КПСС, Генеральный секретарь Л. И. Брежнев говорил, что мы уделяли и будем впредь уделять