

## К ВОПРОСУ О ПРАВОВОЙ ПРИРОДЕ И ЗНАЧЕНИИ ЗАЯВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*О.С. КОНДАРЕВИЧ,  
аспирантка Минского  
института управления*

Рецензент:  
*Т.В. ТЕЛЯТИЦКАЯ,  
кандидат юридических наук,  
доцент*

**Д**ля возникновения правоотношений по перевозке грузов недостаточно одного юридического факта, договор перевозки груза завершает накопление юридического состава. Совокупность юридических фактов, порождающих договорное отношение перевозки груза автомобильным транспортом, зависит от характера взаимоотношений сторон в договоре перевозки. Следует отметить, что основания для его заключения неодинаковы.

По характеру связей между сторонами правоотношения по перевозке груза автомобильным транспортом можно разделить на устанавливаемые при длительных взаимоотношениях сторон и разовые правоотношения.

В первом случае юридический состав, порождающий договорные отношения по перевозке грузов автомобильным транспортом, включает в себя:

заключение договора об организации автомобильных перевозок грузов;

подача и согласование заявки на перевозку груза;

подача под погрузку исправного транспортного средства, пригодного для перевозки данного груза;

предъявление груза к перевозке;

составление товарно-транспортных документов;

договор перевозки груза.

Разовый договор перевозки груза заключается при наличии следующих юридических фактов:

подача и согласование разового заказа на перевозку груза;

подача под погрузку исправного транспортного средства, пригодного для перевозки данного груза;

предъявление груза к перевозке;

составление товарно-транспортных документов;

договор перевозки груза.

В обоих случаях необходимым элементом юридического состава является заявка (разовый заказ) на перевозку груза и договор перевозки груза, который согласно статье 739 Гражданского кодекса (далее – ГК) Республики Беларусь относится к реальным договорам. Такой договор считается заключенным с момента передачи груза перевозчику.

Перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочный договор об организации перевозок грузов, который является консенсуальным и считается заключенным с момента достижения соглашения в надлежащей форме по всем существенным условиям.

Исполнение договора об организации автомобильных перевозок грузов предусматривает необходимость совершения действий по подаче и согласованию заявки. Порядок и сроки ее подачи устанавливаются договором. В случае если договором не установлен такой порядок или срок, действуют положения Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 июля 2002 года №20 [1], согласно которым

заявка предоставляется автомобильному перевозчику (оператору автомобильных перевозок) не позднее 48 часов до начала перевозки (п. 12, 14). Эти положения действуют и в случае получения перевозчиком разового заказа, когда договор об организации автомобильных перевозок грузов не заключается.

В юридической литературе отсутствует единое мнение о значении и правовой природе заявки (разового заказа) на перевозку груза.

Б.Л. Хаскельберг, К.К. Яичков, С.С. Алексеев, А.В. Расулов рассматривают заявку как одностороннюю сделку, для совершения которой достаточно выражения воли одной стороны (грузоотправителя). Она создает обязанности не только для лица, совершившего сделку, но и для перевозчика [2, с.8; 3, с.60–63; 4, с.22–23; 5].

В.А. Егиазаров, Д.А. Медведев, В.Т. Смирнов считают, что заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого уточняется и конкретизируется порядок выполнения перевозки грузов в данный период [6, с.55; 7, с.376; 8, с.7]. Утверждение о том, что подачей заявки грузоотправитель принимает на себя перед перевозчиком обязательство использовать транспортные средства, а перевозчик – установить количество транспортных средств, необходимых для осуществления перевозки в соответствии с поданной заявкой, является, по их мнению, ошибочным.

Г.С. Гуревич высказал мнение о том, что направление грузоотправителем заявки и принятие ее транспортной организацией равнозначно заключению договора перевозки [9, с.42–43].

Принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает, по мнению Т.Е. Абовой, достижение ими соглашения по подаче транспортных средств и их использованию [10, с.28–29]. Заявка, таким образом, выступает основанием возникновения самостоятельного обязательства, структурно обособленного от отношений по договору перевозки, содержанием которого являются подача транспортных средств перевозчиком и предъявление груза отправителем к перевозке. Невыполнение данного обязательства влечет самостоятельную имущественную ответственность.

Г.П. Савичев и Н.С. Коватевская признают отношения по предоставлению транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, основанные на заявке грузоотправителя, принятой перевозчиком, имеющими договорную основу [11, с.31; 12, с.306].

Разделяя эту точку зрения, В.В. Витрянский добавляет: заявка грузоотправителя включает в себя все существенные условия обязательства по подаче транспортных средств и их использованию, и отвечает всем требованиям, предъявляемым к оферте. Принятие указанной заявки (оферты) перевозчиком может квалифицироваться как

акцепт оферты [13, с.255]. Автор обращает внимание на то, что действия сторон по подаче и принятию заявок являются элементом предмета договора об организации перевозок, когда речь идет о согласованных в уже заключенном договоре объемах перевозки. Если же соответствующие действия сторон не имеют под собой договорной основы, подача заявки (заказа) и ее принятие перевозчиком представляет собой действие сторон по заключению *договора о подаче транспортных средств* (см. [13, с.360–361]).

Приведенная точка зрения основана на анализе содержания российского законодательства. В соответствии со статьей 791 ГК Российской Федерации основаниями возникновения обязательства по подаче транспортного средства под погрузку и предъявление груза к перевозке, кроме договора перевозки (как в ГК Республики Беларусь), названы еще договор об организации перевозок грузов и заявка (заказ). Договорная основа взаимоотношений отправителя и перевозчика на этой стадии перевозок не отрицается, а подача заявки (заказа) отправителем и принятие ее перевозчиком рассматриваются соответственно как заключение самостоятельного договора (договора о подаче транспортных средств) (см. [13, с.251–255]).

На наш взгляд, к рассмотрению вопроса об основаниях возникновения перевозочных обязательств, вытекающих из автомобильных перевозок грузов, следует подходить, учитывая то, что договорное регулирование перевозок грузов в настоящее время не исчерпывается исключительно реальным договором перевозки груза. Обязательственные правоотношения между грузоотправителем и перевозчиком возникают уже на стадии подачи транспортных средств и предъявления груза к перевозке. Основанием их возникновения при долгосрочных отношениях сторон являются договоры об организации перевозок, в иных случаях – консенсуальные договоры перевозки.

Думается, что действия по подаче и принятию заявки (заказа) при отсутствии договора об организации автомобильных перевозок не направлены на достижение результата только в виде предоставления транспортных средств и предъявления груза к перевозке, а преследуют более определенную цель – осуществление перевозки груза. В рамках предусмотренных гражданским законодательством правовых форм такая цель может быть достигнута посредством заключения и исполнения договора.

По нашему мнению, следует согласиться с В.В. Витрянским в том, что заявка грузоотправителя соответствует всем требованиям, предъявляемым к оферте, и ее принятие перевозчиком может квалифицироваться как акцепт оферты. Однако условия, содержащиеся в такой заявке, достаточны не только для возникновения обязательства по подаче транспортных средств, но и для осуществления всей перевозки, необходимым

условием которой является, в том числе и указанное обязательство.

Учитывая выше изложенное, а также технические и организационные особенности деятельности автомобильных перевозчиков, полагаем возможным рассматривать правоотношения сторон по перевозке груза автомобильным транспортом, возникающие на основании принятого к исполнению перевозчиком разового заказа как правоотношения, возникающие из консенсуального договора перевозки груза. При этом договор считается заключенным с момента принятия перевозчиком заказа на перевозку, который, в свою очередь, является подтверждением условий перевозки при отсутствии заключенного между сторонами договора перевозки в письменной форме в виде единого документа. Товарно-транспортная накладная, составляемая в соответствии с требованиями законодательства, в такой перевозке будет служить доказательством получения груза перевозчиком к перевозке, выдаче его грузополучателю, надлежащего (ненадлежащего) исполнения перевозки.

Такой позиции придерживаются и хозяйственные суды Республики Беларусь при разрешении споров, вытекающих из перевозки, когда ее условия не могут быть определены в связи с отсутствием между сторонами договора перевозки, составленного в письменной форме в виде единого документа. Так, при разрешении спора по иску перевозчика о взыскании платы за перевозку Хозяйственный суд г. Минска сделал вывод о том, что направление ответчиком заявки и совершение истцом действий – перевозки груза в соответствии с этой заявкой, доказательством чего является транспортная накладная, свидетельствуют о возникновении между сторонами обязательств по договору перевозки. При этом заявку на перевозку груза суд признал как оферту, а действия истца по перевозке груза как акцепт оферты (п. 3 ст. 408 ГК). При рассмотрении другого спора хозяйственный суд признал, что заявка на перевозку груза, поступившая истцу, содержит в себе признаки оферты, установленные статьей 405 ГК.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов: Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 июля 2002 года №20 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2002. №102, 8/8480.
2. Хаскельберг Б.И. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву // Автореф. докт. дисс. Томск, 1969.
3. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958.
4. Атексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. М., 1959.
5. Расулов А.В. Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике / Автореф. на соиск. уч. степ. канд. юрид. наук. М., 2003.
6. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учеб. пособие. М., 2002.
7. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства // Гражданское право. Т. 2. Учеб. / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М.: 1999.
8. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР // Автореф. докт. дисс. Л., 1970.
9. Гуревич Г.С. К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов // Ученые записки Кишиневского госуниверситета. Т. 67, Кишинев. 1968.
10. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. Т.Е. Абовой и проф. В.Б. Ляндреса. М., 2002.
11. Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательства // Гражданское право: Учеб. / Отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд. перераб. и доп. В 2 т. Т. II. М., 2000.
12. Ковалевская Н.С. Перевозка. Коммерческое право: Учеб. / Под ред. В.Ф. Попондупало, В.Ф. Яковлевой. СПб., 1997.
13. В. Витрянский. Договор перевозки. М., 2001.