

Безрук Н.А. Исполнение договора воздушной перевозки грузов. Лекции для студентов ВЮЗИ. - М. 1972. - 31 с.

Введение

Споры клиентов с воздушно-транспортным предприятием по поводу утраты груза занимают значительное место в практике арбитражных и судебных органов.

Между тем не все еще вопросы, возникающие в процессе применения законодательства, нормирующего договор воздушной перевозки, представляются решенными.

В настоящей лекции мы затронем лишь некоторые вопросы, имеющие, по нашему мнению, первостепенное практическое и теоретическое значение. К их числу относится, в частности, понятие исполнения договора воздушной перевозки груза.

В юридической литературе имеется немало монографий и статей, специально посвященных транспортным договорам, однако в них речь идет преимущественно о договорах железнодорожной, автомобильной, морской и речной перевозки [1].

О договоре воздушной перевозки говорится попутно, часто в сравнительном аспекте или в виде общего обзора. Лишь немногие монографии и статьи специально посвящены воздушным перевозкам, однако высказанные в них интересные суждения в настоящее время не могут стать исходными при решении конкретных дел, так как затронутые вопросы рассматривались на базе ныне отмененного законодательства [2].

Воздушный кодекс, введенный в действие 1 января 1962 г., и «Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР», введенные в действие с 1 января 1972 г. [3], существенно изменили нормирование договора воздушной перевозки. С учетом новых положений, содержащихся в ВК, в последние годы издано несколько работ, в которых в той или иной мере затрагивается интересующая нас проблема, однако высказанные в них соображения, на наш взгляд, не являются бесспорными [4] и, кроме того, в них не отражены и «Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР», не обобщена практика их применения.

Воздушный транспорт осуществлял разнообразные функции на различных этапах строительства социализма и коммунизма, сущность которых сводилась в конечном счете к повышению эффективности общественного производства [5].

В настоящее время транспорту, в том числе и воздушному, как составной части единой транспортной сети, отведена значительная роль в решении задач строительства коммунизма.

Большое внимание в новом пятилетии должно быть уделено также расширению использования авиации в грузовых перевозках [6].

Успешному решению задач строительства коммунизма, возложенных на воздушный транспорт XXIV съездом Коммунистической партии, в известной мере должно способствовать правильное уяснение некоторых вопросов, связанных со спецификой воздушного транспорта. Один из них и рассматривается в данной лекции.

§ 1. Понятие договора воздушной перевозки грузов

1. По договору воздушной перевозки грузов воздушно-транспортное предприятие (перевозчик) обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения в срок, установленный специальными правилами или договором, и выдать его

управомоченному лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную сумму.

Основным субъектом правоотношений, возникающих из договора, является воздушно-транспортное предприятие (перевозчик) – социалистическое государственное производственное предприятие гражданской авиации, осуществляющее перевозки грузов находящимися в его ведении воздушными судами. Воздушно-транспортными предприятиями являются управления, объединенные авиаотряды, объединенные авиаэскадрильи и самостоятельные аэропорты гражданской авиации.

В договорные отношения с перевозчиком вступает грузоотправитель – лицо, обладающее правом на владение грузом. Грузоотправитель вступает в договорные отношения с перевозчиком в момент передачи груза воздушно-транспортному предприятию.

На определенной стадии исполнения договора вступает в договорные отношения грузополучатель. Получателем груза считается лицо, управомоченное на его получение. Чаще всего управомочение исходит от отправителя груза. Основанием для назначения грузополучателя является ранее заключенный договор, во исполнение которого и производится перевозка груза.

Не принимая участия в заключении договора перевозки, грузополучатель приобретает право требования к перевозчику о выдаче груза в пункте назначения.

При неисполнении перевозчиком обязанности по доставке груза в адрес грузополучателя он вправе предъявить требования по поводу утраты груза либо недостачи. Грузоотправитель и грузополучатель вступают в договор на разных его стадиях, заменяя и дополняя в них друг друга.

Отправитель и получатель груза заинтересованы в надлежащем осуществлении процесса перевозки груза. Заинтересованность отправителя проявляется в том, что вручение груза с сохранением его качеств, соответствующих условиям ранее заключенного договора между получателем и отправителем, освобождает его от возможных споров и конфликтов как с перевозчиком, так и с получателем груза. Заинтересованность же получателя заключается в своевременном получении от перевозчика этого груза. Следовательно, все участники перевозки связаны едиными интересами. Эта особенность должна быть учтена при решении проблемы правового положения грузополучателя [7].

Договор перевозки груза – самостоятельный вид договора. Он относится к числу плановых хозяйственных договоров, его особенность выявляется как в процессе заключения, так и при исполнении. Договор перевозки груза относится к числу реальных договоров поскольку он признается заключенным с момента сдачи груза воздушно-транспортному предприятию.

Это – срочный, двусторонний и возмездный договор. Оплата грузоотправителем услуг производится в виде провозных платежей, определенных тарифом.

Договор заключается в письменной форме. Перевозочным документом является накладная.

2. Основная обязанность перевозчика, отвечающая задачам воздушной перевозки, сводится к обязанности доставить груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю.

Среди обязанностей, исполнение которых возложено по договору перевозки на перевозчика важное место занимают: срок исполнения договора; сохранность груза в период нахождения его в пути с момента принятия от отправителя до выдачи

грузополучателю в аэропорту назначения; своевременное извещение грузополучателя о прибытии груза; выдача груза грузополучателю, указанному в накладной.

Круг обязанностей воздушно-транспортного предприятия ограничивается моментом принятия груза к перевозке в аэропорту отправления и выдаче груза получателю в аэропорту назначения. В соответствии с §249 ст.48 «Правил перевозки» перевозка считается выполненной после выдачи груза грузополучателю в соответствии с условиями, указанными в грузовой накладной. Только надлежащее исполнение основной обязанности прекращает отношения между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем).

Соответствующие обязанности лежат и на грузоотправителе. Последний обязан: соблюдать правила перевозки грузов и специальные указания перевозчика; оплатить стоимость перевозки груза согласно тарифу; сообщить перевозчику полное наименование перевозимого груза, его особые свойства; правильно и четко произвести маркировку груза, распорядиться грузом в случае неявки получателя, объявить розыск груза при нарушении перевозчиком сроков доставки.

Основная обязанность грузополучателя заключается в своевременном получении груза и вывозе его с территории перевозчика [8].

Надлежащее и четкое исполнение этих обязанностей способствует доставке груза в пункт назначения в целости и сохранности. Доставка груза в пункт назначения в срок, в целости и сохранности повышает рентабельность производства, освобождает социалистическое предприятие от излишних затрат, потерь и издержек. При исполнении обязанностей стороны исходят из указаний партии о том, что «достижение в интересах общества наибольших результатов при наименьших затратах – таков непреложный закон хозяйственного строительства» [9].

§ 2. Содержание договора воздушной перевозки грузов и его исполнение

Анализ специальных нормативных актов, соответствующих статей «Правил перевозки» позволяет дать понятие исполнения договора воздушной перевозки грузов.

Исполнение договора воздушной перевозки груза имеет ряд особенностей. Будучи хозяйственным договором, он опосредствует сферу хозяйственных услуг, не выраженных в обязательных результатах. Эта особенность наиболее ярко проявляется в специфике действия принципа реального исполнения и, прежде всего, в невозможности для перевозчика выдать аналогичный груз взамен утраченного. Обязанности, принятые сторонами по договору, являются не только обязанностями друг перед другом, но и перед государством по выполнению народнохозяйственного плана. Результат договора не может быть достигнут только действиями одной стороны-перевозчика. На определенных стадиях его заключения и исполнения необходимы и встречные действия грузоотправителя либо грузополучателя. С учетом этого «Правила» строго регламентируют очередность их совершения. Таким образом, исполнение договора перевозки груза состоит в совершении участниками договора ряда последовательных и взаимосвязанных друг с другом действий. Так, перевозчик не сможет выполнить свою обязанность по выдаче грузополучателю груза, если последний не явится за ним в срок, установленный «Правилами», и наоборот – грузополучатель не может выполнить обязанности по принятию груза до тех пор, пока перевозчик не известит его о прибытии груза. Для отношений по договору перевозки груза большое значение имеет требование надлежащего исполнения (ч.3 ст.33 Основ; ч.1 ст.168 ГК). Договор воздушной перевозки грузов признается выполненным, когда исполнение произведено с соблюдением всех элементов, оговоренных в грузовой накладной. Этими элементами являются:

предмет, срок, тара и упаковка, место исполнения (место доставки груза), выдача груза. Это наиболее общее определение существенных элементов надлежащего исполнения договора раскрывается и уточняется в специальных правилах и инструкциях. В соответствии с изложенным под надлежащим исполнением договора воздушной перевозки груза понимается доставка и выдача груза, указанного в грузовой накладной, в количестве и качестве, принятом к перевозке, грузополучателю либо уполномоченному на то лицу, в месте назначения в срок, определенный сторонами или специальными правилами. Кратко рассмотрим названные элементы надлежащего исполнения договора перевозки.

1. Воздушно-транспортное предприятие осуществляет перевозку грузов, принадлежащих организациям и учреждениям (государственным, кооперативным), а также отдельным гражданам [10].

Следует особо отметить специфику отношений по перевозке груза, принадлежащего гражданам на праве личной собственности. Прежде всего, договоры по перевозке груза с участием граждан встречаются крайне редко, удельный вес их к грузовому обороту весьма незначителен. Груз, принадлежащий гражданам, принимается к отправке в виде небольших партий при наличии свободных мест в самолете. Обычно граждане прибегают к услугам транспортного предприятия при перевозке домашних вещей небольшого габарита, сельскохозяйственной продукции. Перевозка этих вещей осуществляется в отличие от перевозки багажа независимо от перевозки пассажира по грузовой накладной с отметкой о том, что перевозятся домашние вещи, но оплата производится не по грузовому, а багажному тарифу.

Груз – это предметы производственно-технического назначения и товары народного потребления, принадлежащие государственным, кооперативным, общественным организациям, а также отдельным гражданам на праве оперативного управления или праве собственности, переданные воздушнотранспортному предприятию во временное владение под его ответственность до момента выдачи грузополучателю в пункте назначения.

В качестве груза могут выступать товарно-материальные ценности, определенным образом индивидуализированные, поэтому перевозчик обязан доставить получателю тот груз, который сдал ему отправитель. Круг вещей, могущих стать предметом договора перевозки грузов воздушным путем, существенно отличается от круга вещей, составляющих предмет перевозки других видов транспорта.

Поскольку с фактом принятия груза к перевозке связаны важные правовые последствия, постольку перевозчику, осуществляющему процесс перемещения материальных ценностей, предоставлено право решать вопрос о возможности перемещения груза, предъявленного к перевозке данным видом транспорта, так как не все виды груза могут перевозиться воздушным путем. Отдельные категории опасных грузов к перевозке воздушным транспортом не принимаются (ст.96 ВК). Перевозка же ряда грузов регулируется специальными правилами.

При решении вопроса о перевозке грузов воздушным транспортом прежде всего учитывается особенность авиатранспорта: высокая скорость воздушного сообщения; возможность

значительного сокращения маршрута следования самолета по сравнению с наземными, водными, автомобильными путями сообщения (воздушные линии, как правило, короче, чем параллельные им железные и автомобильные дороги); высокая проходимость (т. е. способность преодолевать природные препятствия и проникать в самые отдаленные районы страны). Первая и наиболее важная особенность воздушного

транспорта – скорость – обеспечивает возможность в соответствии с государственным планом при наименьших затратах времени максимальное удовлетворение потребностей народного хозяйства. С повышением скорости уменьшается время, затраченное на перемещение груза, таким образом убыстряется весь процесс общественного производства. Потери, которые несет народное хозяйство нашей страны вследствие того, что определенная часть материальных ценностей, находясь в пути, не приносит пользы, сокращаются при доставке их воздушным путем. Таким образом, расходы на перевозку грузов воздушным путем перекрываются сбережением оборотных средств. С учетом этих особенностей воздушной перевозки и решается вопрос о целесообразности и возможности доставки того или иного груза воздушным путем. Главное место среди грузов, перевозимых воздушным транспортом, занимают следующие категории грузов:

а) Особо срочные грузы, предназначенные для технического снабжения промышленных предприятий, пусковых народнохозяйственных строек, сельского хозяйства. Перечень этих грузов весьма обширен, так как в конкретных условиях производства непредвиденный дефицит может возникнуть по любому виду сырья, оборудования, материалов. Целесообразность использования воздушного транспорта для скоростной переброски таких грузов решается хозяйственными организациями применительно к конкретным условиям.

б) Скоропортящиеся грузы, в том числе не вполне обычные для других видов транспорта (изотопы, мальки, оплодотворенная икра, ценные породы рыб в места разведения, племенные породы домашней птицы, ранние овощи, ягоды, фрукты).

в) Немалый процент в общем объеме грузооборота занимает перевозка живых грузов (пушные звери – соболь, порка, бобр, различные подопытные животные).

Перевозка этих грузов регулируется специальными правилами, обязательными к исполнению как перевозчиками, так и грузоотправителями. Воздушным путем перевозятся высокоценные грузы (драгоценные металлы и минералы, произведения искусства, меха).

Правила воздушной перевозки устанавливают строгую очередность приема и отправки груза.

Согласно §167 ст.35 «Правил» в первую очередь отправляются грузы во исполнение утвержденного плана перевозок и грузы, принятые от государственных предприятий, организаций и учреждений сверх плана по льготным тарифам. При этом грузы, принятые к перевозке во исполнение специальных договоров с грузоотправителями, отправляются ранее грузов, принятых к перевозке по разовым заявкам.

Вне очереди принимаются и отправляются грузы, перевозимые по заданиям правительства; грузы, предназначенные для ликвидации последствий стихийных бедствий, эпидемий, аварий, катастроф, запасные части для простаивающих самолетов; грузы специального назначения.

г) Весовые, объемные, физические, химические показатели имеют немалое значение при решении вопроса о возможности перемещения того или иного груза воздушным путем.

В соответствии с §175 ст.36 «Правил» к воздушной перевозке принимаются только грузы, которые по своему весу, объему, качеству и свойствам удовлетворяют условиям их транспортировки воздушными судами. Таким образом, вес, объем и качество перевозимого груза являются самостоятельными показателями, которые имеют решающее значение при определении возможности перемещения тою или иного груза

воздушным путем. Все эти показатели взаимно связаны и отсутствие одного из них не позволяет точно выразить предмет обязательства при перевозке груза [11].

При решении этого вопроса важное значение имеют объемные показатели. В частности, по объемному измерению проводится деление грузов на тяжеловесные и легковесные [12], что имеет немалое практическое значение. Оплата перевозки легковесного груза производится по двойному тарифу. Сам процесс перевозки таких грузов осуществляется на особых условиях, в частности допускается перевозка без тары. Запрещена перевозка в виде одной грузовой отправки по одной накладной. Имеется специфика и в определении срока доставки.

С количественными показателями (весом, количеством мест) также связан ряд правовых последствий. Поэтому в §189 ст.38 «Правил» устанавливается обязанность воздушно-транспортного предприятия при приеме груза к перевозке проверять вес груза в присутствии представителя грузоотправителя и указывать его фактический вес во всех экземплярах грузовой накладной. Если при взвешивании груза перевозчиком будет установлена разница в весе груза, заявленном грузоотправителем, за окончательный принимается вес, установленный перевозчиком. На воздушном транспорте оговорка «груз следует за весом отправителя», как правило, не применяется. Воздушно-транспортное предприятие не сможет освободиться от ответственности за весовую недостачу, ссылаясь на отpravку груза за весом отправителя и прибытие его в аэропорт назначения с исправными пломбами и в исправной упаковке, если особыми правилами не было предусмотрено право принятия груза к перевозке без проверки веса [13]. Неисполнение этой обязанности органы арбитража нередко считают достаточным условием для возложения материальной ответственности на перевозчика при рассмотрении дел об ответственности за весовую недостачу. Так, Госарбитраж при Совете Министров Армянской ССР возложил ответственность за весовую недостачу груза на Внуковский ОАО, несмотря на то, что груз в пункт назначения прибыл в исправной упаковке и с исправными пломбами грузоотправителя. Выясняя причину недостачи груза, арбитраж установил, что перевозчик принял груз к перевозке без проверки веса. Во всех экземплярах грузовой накладной указан вес груза со слов грузоотправителя. Исходя из принципа презюмированной вины воздушно-транспортного предприятия, арбитраж пришел к выводу, что разница в весе является следствием неисполнения перевозчиком обязанности по проверке веса. Трудно согласиться с приведенным решением данного спора. Вызывает возражения не только мотивировка решения, но и его суть. Непонятно, почему упущение только агента перевозчика получило осуждение в решении арбитража? Ведь если бы недолжное поведение агента перевозчика было пресечено агентом грузоотправителя, то нарушения «Правил» не последовало. Как воздушно-транспортное предприятие, так и грузоотправитель – социалистические организации, поэтому они в одинаковой мере должны быть заинтересованы в проверке точности веса, указанного в транспортных документах, в сохранности социалистической собственности.

Действительно, проверке веса на воздушном транспорте придается исключительное значение. Вес, установленный воздушно-транспортным предприятием при приеме груза к перевозке, является обязательным для отправителя. Однако следует учесть, что эта обязанность перевозчика относится все-таки к числу общих условий сдачи груза к перевозке, исполнение которой обеспечивает начало грузоперевозочного процесса. Неисполнение либо ненадлежащее исполнение этой обязанности не препятствует исполнению договора перевозки. Обязанность по проверке веса не является договорной, она предшествует моменту заключения договора, так как договор перевозки груза относится к реальным договорам и признаешь заключенным с момента принятия груза к перевозке. В данном спорном деле отсутствует причинная связь между противоправным поведением перевозчика и прибытием груза с разницей в весе, так как противоправное

поведение перевозчика возникло еще до начала процесса транспортировки груза. При наличии таких данных у арбитража не было оснований разницу в весе считать недостатком, прибытие груза с исправными пломбами и в исправной упаковке опровергает это предположение (ст.104 ВК). Разницу в весе более вероятно объяснить неточностью определения веса. Вес груза не был точно определен сторонами при отправке. Все это дает основание предполагать, что часть груза, соответствующая разнице в весе, осталась в сфере хозяйственной деятельности грузоотправителя либо вышла из сферы хозяйственной деятельности грузоотправителя по причинам, не зависящим от перевозчика. Объективные данные, подтверждающие недостачу, в деле отсутствуют. Для возложения ответственности на воздушно-транспортное предприятие предъявитель претензии (иска) прежде всего должен был доказать, что в данном случае спор касается не разницы в весе, вызванной неточностью его определения, а недостачи груза (частичная утрата). Ответственность же за утрату груза определяется по правилам ст. ст.102, 103 ВК. Для возложения ответственности на перевозчика предъявитель претензии (иска) должен доказать, что, несмотря на наличие фактов, предусмотренных ст.104 ВК, утрата груза обусловлена не ими (не прибытием груза в исправной таре и с исправными пломбами), а другими причинами, в частности, несоблюдением правил и условий перевозки и т.д. При этом от грузополучателя (грузоотправителя) не требуется позитивное доказывание виновности перевозчика. Достаточно доказать отсутствие причинной связи между условиями, на которые ссылается перевозчик, и несохранностью груза.

"Если груз по объемным и весовым показателям отвечает требованиям, установленным «Правилами», но по своему естественному свойству (химическому, физическому) или качественным показателям может изменить свое первоначальное состояние в следствии изменения климата, температуры, атмосферного давления и т.д., то груз к перевозке не принимается, о чем составляется двусторонний акт.

2. Требование сдачи груза в надлежащей (упаковке также включается в понятие надлежащего исполнения обязанности по перевозке груза. Оно обуславливается как ответственностью воздушно-транспортного предприятия за повреждение или порчу груза, так и необходимостью создать условия, обеспечивающие сохранность социалистической собственности.

С этой целью отправитель обязан передать, а воздушно-транспортное предприятие принять к перевозке груз только в таком состоянии, в котором он мог бы прибыть к месту назначения

в целости и сохранности. Статья 95 Воздушного кодекса и §191 ст.39 «Правил» устанавливают, что грузы, нуждающиеся в таре или упаковке для предохранения их от утраты, недостачи, порчи и повреждения, должны предъявляться к перевозке в исправной таре или упаковке, соответствующей государственным стандартам. Если же стандарты не установлены, то применяется любая исправная тара, обеспечивающая полную сохранность груза при перевозке и перегрузке. При предъявлении груза в неисправной таре (упаковке) или в такой, которая не соответствует данному грузу или не может обеспечить его сохранности, перевозчик обязан отказать в приеме груза. Это правило носит императивный характер.

Вопрос о таре и упаковке решается в каждом отдельном случае в зависимости от свойств данного груза. Поскольку отправитель, сдающий груз к перевозке, должен сам знать особые свойства груза, его транспортабельность, то ответственность за выбор тары, за упаковку как внутреннюю, так и наружную, лежит на отправителе. Однако и аэропорт, принимающий груз к перевозке, обязан, исходя из необходимости обеспечения сохранности социалистической собственности, осуществлять контроль за соблюдением отправителем специальных правил упаковки и маркировки груза. С этой целью

законодатель предоставляет перевозчику исключительное право вскрыть упаковку груза, когда это вызывается необходимостью обеспечить сохранность груза (§ 34 ст. 5 «Правил»).

3. Точное соблюдение сроков доставки грузов приобретает на воздушном транспорте особое значение.

Как было отмечено, специфика воздушного транспорта заключается в том, что он является самым скоростным средством перевозки грузов, поэтому ее нельзя не учитывать при правовом регулировании вопросов, связанных с обеспечением своевременной доставки потребителю перевозимых грузов.

Перевозимые грузы предназначены для систематического и бесперебойного удовлетворения потребностей, возникающих в местах, в которые они доставляются. Это в свою очередь предполагает своевременную доставку груза в пункт назначения, что составляет главнейшую задачу воздушно-транспортного предприятия. На эту особенность в свое время обратил внимание М.Л. Тарасов, считая срок доставки груза важным условием договора перевозки грузов воздушным транспортом [14].

Срок действия обязательства по перевозке груза, т. е. время, необходимое для его выполнения, определяется промежутком времени от момента принятия груза к перевозке до выдачи груза в пункте назначения уполномоченному лицу. Этот промежуток времени устанавливается в нормативном порядке с учетом производственных возможностей.

В соответствии со ст.75 Основ и ст.380 ГК РСФСР перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в срок, установленный транспортными уставами (кодексами) или изданными в установленном порядке правилами. Если срок доставки в указанном порядке не определен, стороны вправе указать этот срок в договоре. Ни в Воздушном кодексе, ни в «Правилах перевозки» не называются общие сроки доставки грузов. Содержатся лишь императивные указания о том, что перевозчик обязан доставить) груз в пункт назначения в установленный срок (ст.97 ВК; §219-220 ст.43 «Правил»).

Правила перевозки (§219, 220 ст.43) закрепляют лишь общие принципы, касающиеся срока доставки груза.

Конкретные сроки доставки грузов объявляются Министерством гражданской авиации СССР в специальных приказах и правилах или определяются соглашением сторон. Порядок установления срока доставки груза зависит от вида перевозки. При планово-договорной перевозке срок доставки груза определяется специальными правилами. При перевозке груза по разовым заявкам в порядке догрузки рейсовых самолетов – соглашением сторон. Продолжительность срока доставки груза непосредственно зависит от расписания движения самолетов по маршруту от аэропорта отправления до аэропорта назначения, если груз перевозится рейсовым самолетом, и определяется по штурманскому расчету с учетом стоянок – при перевозке грузов внерейсовыми самолетами. В каждом конкретном случае необходимо уточнить понятие времени, затраченного при воздушном передвижении; нельзя ограничивать расчеты времени в пределах коммерческой скорости движения. Следует, кроме времени полета, также учитывать время затраченное на все коммерческие процедуры, связанные с полетом, т.е. суммарное время воздушного передвижения.

Общий срок доставки грузов складывается из следующих элементов времени: а) время, затраченное на хранение и переработку груза в пункте отправления, в промежуточных и конечных аэропортах; б) время на перевозку груза; в) время на выдачу груза, включая срок на извещение получателя о прибытии груза в аэропорт назначения. Начальным моментом для исчисления срока считается момент приема груза к перевозке в аэропорту отправления. Сроком, определяющим окончание перевозки, является дата извещения грузополучателя о прибытии груза в аэропорт назначения. Течение срока

доставки груза начинается с 00 часов суток, следующих за 1 днем приема груза к перевозке (§221 ст.43 «Правил»). Изложенный порядок исчисления сроков доставки грузов не применяется к перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов, к доставке грузов, отправляемых мелкими партиями, и к периодическим массовым перевозкам. Так, срок доставки тяжеловесных и негабаритных грузов исчисляется с момента вылета самолета, установленного расписанием. Если отправление груза производится по частям, оформленным досылочными квитанциями, срок доставки груза исчисляется отдельно по каждой части груза. Срок доставки комплектных грузов исчисляется с момента принятия к перевозке всей партии груза и до момента извещения получателя о прибытии в аэропорт назначения последней части груза.

При перегрузке груза в промежуточном пункте, где имеется один аэродром, в срок доставки груза включаются одни сутки на его перегрузку, при наличии в пункте перегрузки двух и более аэродромов (Москва, Киев, Новосибирск) в срок доставки включается время до двух суток с момента прибытия самолета либо с 00 часов следующих суток.

Срок доставки мелких грузов принятых к перевозке воздушным транспортом в аэропорты Крайнего Севера, Дальнего Востока и других бездорожных районов, между которыми отсутствует регулярное движение самолетов по расписанию, определяется по договоренности с грузоотправителями, о чем делается соответствующая отметка в грузовой накладной.

По периодическим массовым перевозкам грузов воздушным транспортом сроки доставки устанавливаются подразделениями гражданской авиации по договоренности с грузоотправителями и указываются в договорах.

От срока исполнения договора перевозки груза следует отличать другие сроки, в частности срок исполнения отдельных обязанностей участниками договора перевозки. В договоре перевозки грузов, как и в любом двустороннем договоре, имеются различные сроки исполнения отдельных обязанностей перевозчика и грузоотправителя. В отличие от правила ст.117 ГК, предусматривающего одновременное взаимное исполнение сторонами прав и обязанностей, для перевозки грузов воздушным транспортом характерно исполнение взаимных обязанностей в разное время. Грузополучатель не сможет выполнить свою обязанность перед органами транспорта по принятию доставленных товарно-материальных ценностей, если перевозчик не уведомит грузополучателя о прибытии в его адрес груза в сроки, установленные «Правилами».

Так, груз считается доставленным в срок, если перевозчик не позднее 12 часов по истечении установленных сроков доставки направит грузополучателю извещение о прибытии груза (§ 222 ст.43 «Правил»).

Доставка груза в пункт назначения и его выдача грузополучателю во времени, как правило, не совпадают, поэтому своевременная доставка груза в пункт назначения не свидетельствует еще о надлежащем исполнении основной обязанности перевозчика, так как цель договора не достигнута.

Возникает практически важный вопрос, как быть, если груз прибыл своевременно, а получатель, несмотря на уведомление аэропорта назначения, не выбрал его из складского помещения? Можно ли в данном случае говорить о нарушении сроков доставки грузов со всеми вытекающими последствиями, предусмотренными ст.106 ВК? Нам представляется, что в случае невыборки груза из склада аэропорта назначения, налицо неисполнение грузополучателем обязанностей по договору, а не нарушение перевозчиком сроков доставки груза. Напротив, если доставка произведена, но не послано извещение, следует говорить о том, что договор перевозки груза не исполнен в срок, т. е. наступает просрочка.

При несвоевременном извещении грузополучателя о прибытии груза в срок доставки включается все время нахождения груза в аэропорту назначениями до момента извещения грузополучателя и, следовательно, перевозчик несет ответственность за сохранность груза до выдачи его грузополучателю. В данном случае речь идет о нарушении перевозчиком срока, установленного законом для совершения отдельной обязанности. Неисполнение перевозчиком этой обязанности нередко служит основанием для возложения ответственности на воздушно-транспортное предприятие.

В арбитражной практике именно так решается данный вопрос. В адрес одного предприятия 29 ноября 1971 г. был отправлен груз. Однако извещение грузополучателю о прибытии груза перевозчик послал лишь 15 декабря 1971 г. Считая, что задержка в доставке груза произошла по вине последнего, грузополучатель предъявил иск в Госарбитраж о взыскании штрафа за просрочку в доставке груза в сумме 118 руб. Госарбитраж удовлетворил исковые требования, указав в мотивировочной части решения, что просрочка в доставке груза произошла по вине перевозчика, не известившего своевременно получателя о прибытии груза.

4. Статья 106 ВК устанавливает срок ожидания по истечении которого груз в случае его неприбытия считается утраченным. Грузоотправитель (или грузополучатель) имеет право считать груз утраченным, если груз не был выдан в течение 10 дней по истечении срока давности [15]. Этот срок имеет важное значение, так как, опираясь на факт невыдачи груза грузополучателю в течение 10 дней по истечении срока доставки, грузоотправитель или грузополучатель вправе потребовать от воздушно-транспортного предприятия возмещения за утрату, т.е. предъявить претензию (ст.115 ВК; §395, 399 ст.69 «Правил»).

Срок доставки груза и срок ожидания по своему назначению не одинаковы. Нарушение этих сроков влечет за собой различные юридические последствия. Срок доставки груза является основным сроком, так как он касается исполнения перевозчиком его основной обязанности и определяет срок действия договора. Нарушение этого срока порождает невыгодные для перевозчика гражданско-правовые последствия, определенные ст.106 ВК. Нарушение срока доставки является юридическим фактом, с наличием которого связано возникновение определенных субъективных прав и обязанностей как на стороне грузоотправителя (грузополучателя), так и на стороне перевозчика.

Срок же ожидания является сроком для совершения определенных действий. Если груз полностью или частично не прибыл по назначению в установленный срок доставки, то аэропорт назначения или отправления (по выбору грузовладельца) обязан произвести розыск груза. Однако на практике и эта обязанность перевозчика нередко нарушается. Аэропорт отправления или назначения часто прекращает розыск груза по истечении 10 суток после окончания срока доставки. Подобная практика основана на неправильном понимании правила ст.106 ВК.

Из аэропорта Саратов в аэропорт Семипалатинск 8 июля 1971 г. был отправлен груз, состоящий из шести мест весом 165 кг. Указанный груз в аэропорт назначения не поступил. Грузополучатель объявил розыск груза. Не получив ответа о результатах розыска и на предъявленную претензию, истец обратился в Госарбитраж при Семипалатинском облисполкоме с просьбой обязать ответчика разыскать груз, указав, что без болтов и запасных частей приостанавливается комплектация сельскохозяйственных машин.

Госарбитраж обязал ответчика в месячный срок разыскать груз или перечислить истцу стоимость утраченного груза.

Правило ч.III ст.106 ВК носит односторонний характер. Право считать груз утраченным по истечении 10 дней после окончания срока доставки предоставляется только грузополучателю или грузоотправителю, но не перевозчику.

Заключая договор перевозки груза, грузоотправитель и грузополучатель заинтересованы в его реальном исполнении. В случае неприбытия груза договор считается неисполненным. Если груз не выдан грузополучателю в течение 10 дней после наступления срока доставки, действует презумпция его утраты. До истечения 10 дней после наступления срока доставки нет основания предполагать утрату груза.

Исходя из предположения утраты груза, получатель вправе по своему усмотрению объявить розыск груза либо потребовать возмещения за утрату груза, освободив перевозчика от реального исполнения договора. Однако грузополучатель, будучи крайне заинтересованным в розыске груза, вынужден все равно предъявить требование о возмещении стоимости недоставленного груза, так как по истечении сроков, установленных законом для предъявления претензий о возмещении стоимости утраченного груза, его интересы законом не охраняются.

Подача грузоотправителем (или грузополучателем) заявления о производстве розыска груза не освобождает его от обязанности предъявить к воздушнотранспортному предприятию в установленном порядке и сроки претензии о возмещении стоимости утраченного груза. Этот факт в свою очередь не освобождает воздушно-транспортное предприятие от обязанности разыскать груз и выдать грузополучателю.

21 апреля 1971 г. Госарбитраж удовлетворил иск грузополучателя к перевозчику о взыскании двух мест утраченного груза.

Ответчик в заседании арбитража пояснил, что одно место найдено и передано УКТЭА для доставки истцу, розыск же второго места продолжается, поэтому истцу следует возместить стоимость одного утраченного места. Доводы ответчика были приняты во внимание, и арбитраж удовлетворил иск частично. Однако в дальнейшем выяснилось, что доставленный груз принадлежит не заводу, а другой организации и его стоимость ниже стоимости пропавшего груза. Истец вернул груз и вторично предъявил иск о взыскании стоимости одного места недополученного груза. Ответчик просил дело прекратить, так как груз разыскал. Несмотря на то, что с ответчика по приказу арбитража была списана сумма, соответствующая стоимости утраченного груза, и с момента истечения срока доставки груза прошло более 10 месяцев, перевозчик все равно продолжал розыск груза и тем самым реально исполнил свою основную обязанность.

Вероятно, этим двойственным положением грузополучателя можно объяснить наличие в арбитражных органах дел с просьбой обязать перевозчика разыскать груз или определить срок для его розыска. Встречаются и такие дела, когда ответчик в своем объяснении просит арбитражные органы предоставить ему возможность продолжить розыск груза.

По иску предприятия Семипалатинскому аэропорту ответчик (Семипалатинский аэропорт) просил Госарбитраж предоставить ему возможность продолжать розыск груза. Арбитраж обязал ответчика в месячный срок разыскать груз.

Совершенно очевидно, что подобные просьбы не основаны на законе. Наличие их можно объяснить как недостаточной активностью работников отделов грузовой перевозки, неправильно организованным розыском, так и ошибочным толкованием ст. 106 ВК. Перевозчик не вправе прекращать розыск груза до тех пор, пока не будут полностью использованы все возможности и сопоставление добытых фактов в процессе расследования и установления причин утраты груза не позволит сделать вывод о

физической его утрате, о наступившей невозможности реального исполнения обязанности по выдаче груза.

Практика показывает, что правильно организованный розыск всегда дает положительный результат и гарантирует реальное исполнение обязанностей перевозчика.

Нельзя оправдать и позицию органов государственного арбитража по делам данной категории. Определяя срок розыска груза, органы Госарбитража необоснованно придают ст.106 ВК своеобразное толкование, без учета специфики деятельности воздушно-транспортного предприятия.

Устанавливая столь короткий срок для розыска груза, органы арбитража практически лишают грузополучателя возможности получить груз в натуре, который обычно ему необходим для хозяйственной деятельности. По истечении срока, определенного органами арбитража, воздушно-транспортное предприятие прекращает розыск, рассматривая наступление этого срока фактом, прекращающим обязанность по розыску груза. Поскольку воздушно-транспортное предприятие отвечает за утрату груза в заранее твердо зафиксированных пределах, объем которых порой не превышает затрат на розыск груза, перевозчик охотно соглашается на замену обязанности по выдаче груза, на обязанность по выплате его стоимости.

Статья 106 ВК в отличие от общих норм советского гражданского права содержит иные последствия за неисполнение перевозчиком обязанности по выдаче груза. Обычно возмещение убытков не освобождает должника от исполнения обязательств в натуре (ст.36 Основ). Согласно же ст.106 ВК должник – воздушно-транспортное предприятие – вправе требовать от кредитора (грузополучателя) возврата уплаченной суммы за утрату груза при его доставке. Доставка груза лишает грузополучателя права на возмещение убытков. На практике, как правило, одновременно штраф за просрочку в доставке груза и убытки (стоимость утраченного груза) не взыскиваются с перевозчика.

Решением Госарбитража от 18 июня 1971 г. с перевозчика в пользу предприятия взыскана сумма в размере 2850 руб. за утрату 28 кг окиси серебра в количестве четырех мест.

20 июля перевозчик предъявил иск о возврате уплаченной суммы предприятию за утраченный груз в размере 2850 руб. в связи с розыском груза. Госарбитраж удовлетворил исковые требования перевозчика, однако штраф за просрочку в доставке груза не взыскал.

Существующая практика ущемляет интересы грузополучателя и не стимулирует надлежащего исполнения перевозчиком основной обязанности. Штраф за просрочку в доставке груза должен взыскиваться как в случае утраты груза, так и в случае нарушения только срока доставки. Розыск груза, опровергая презумпцию его утраты, безусловно, сохраняет за грузополучателем право на взыскание штрафа за нарушение срока доставки.

Несомненно, обязанность перевозчика по розыску груза не может быть бессрочной, но нецелесообразно ограничивать обязанность по розыску груза месячным сроком. Исходя из того, что не востребовавшие и бездокументные грузы хранятся в аэропортах в течение шести месяцев, после чего реализуются, а также, учитывая, что по истечении этого срока право на предъявление претензии теряется, по нашему мнению, целесообразно обязанность по розыску груза ограничить шестимесячным сроком, ибо после истечения срока хранения груза его розыск теряет смысл, так как наступает физическая невозможность исполнить обязательство в натуре. Однако было бы ошибочно считать, что сам факт нарушения срока доставки груза порождает для воздушно-транспортного предприятия, материальную ответственность.

В части второй статьи 106 ВК сказано: «...Перевозчик освобождается от ответственности за просрочку в доставке груза, если докажет, что просрочка произошла вследствие невозможности полета по метеорологическим условиям или по иным причинам, которых перевозчик не мог предотвратить». В §223 ст.43 «Правил» как бы конкретизируются «иные причины, которых перевозчик не мог предотвратить». К ним, в частности, относятся:

- а) стихийные бедствия;
- б) невозможность полетов по метеорологическим условиям;
- в) ограничение полетов распоряжением государственных органов.

Из анализа ст.106 ВК и § 223 ст.43 «Правил» можно сделать вывод о том, что обстоятельства названные, а также иные, не поименованные в них, но наступившие не по вине перевозчика, освобождают последнего от ответственности за просрочку груза. Обстоятельства, на которые ссылается перевозчик, доказываются перевозчиком в соответствии со ст.50 ГПК. Сам процесс их доказывания обычно не вызывает затруднений у сторон. При задержке грузов в аэропорту отправления сверх допустимых правилами перевозки сроков обычно в грузовой накладной указывается причина задержки грузов. Задержка отправки груза по метеорологическим условиям подтверждается справкой, выданной на метеостанции аэропорта, которая направляется вместе с грузом и перевозочными документами в аэропорт назначения. Отметка в накладной и справка соответствующего органа являются доказательством отсутствия вины перевозчика в наступившей просрочке доставки груза.

В случаях, названных в §223 ст.43 «Правил», срок доставки груза считается ненарушенным. Кроме того, в §224 «Правил» содержится перечень обстоятельств, которые не включаются в срок доставки грузов:

- а) время задержки отправки груза по вине грузоотправителя, когда погрузка осуществляется его средствами;
- б) время ожидания в аэропорту перегрузки отправки груза очередным рейсом в аэропорт назначения и по установленному расписанию, но не более 24 часов;
- в) время задержки груза в аэропорту отправления или в аэропорту перегрузки по требованию государственных санитарных, карантинных и других органов.

Юридическое значение изложенного правила заключается в том, что срок доставки груза удлиняется на срок, в течение которого существовало обстоятельство, названное в §224 ст.43 «Правил». Если же срок, исчисленный таким образом, все же будет нарушен, наступает ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза.

Таким образом, различие между ст.106 ВК и ст.43 «Правил» можно усмотреть, во-первых, в том, что обстоятельства, поименованные в ней, исключают ответственность за просрочку; во-вторых, доказывание наличия этих обстоятельств возлагается на перевозчика. Обстоятельства же, названные в ст.43 «Правил», не освобождают перевозчика от ответственности за просрочку, так как их наличие подтверждает отсутствие просрочки.

Применение на практике изложенного правила вызывает ряд затруднений. Во-первых, различное толкование получает само понятие просрочки и ее последствий; во-вторых, можно ли считать, что обстоятельства, перечисленные в ст.106 ВК и §224 «Правил», соответственно удлиняют срок для предъявления претензии по поводу утраты груза?

Претензионные комиссии настойчиво проводят мысль о том, что просрочка в доставке груза наступает лишь после истечения суточного льготного срока. Таким образом, срок, истечение которого считается просрочкой, определяется путем присоединения к сроку доставки груза 24 льготных часов.

На практике (правда реже) встречается и иное понятие просрочки. Просрочка наступает лишь после истечения десятидневного срока ожидания, определенного ст.106 ВК. Такая практика нам представляется ошибочной и не основанной на законе.

Как показывает изучение и обобщение практики работы претензионных комиссий, нередко основным содержанием претензионного требования является спор о нарушении срока доставки и об ответственности за порчу груза в связи с нарушением срока доставки. В этой связи серьезного внимания заслуживает вопрос о понятии просрочки доставки грузов и ее правовых последствий.

В Воздушном кодексе и в действующих «Правилах» по этому вопросу отсутствуют какие-либо определенные указания.

В юридической литературе делалась попытка дать понятие просрочки. Высказаны различные соображения по этому вопросу как в учебной литературе, так и в отдельных монографических исследованиях. Одни говорят о просрочке как о неисполнении обязательств в срок, не акцентируя внимания на наличии или отсутствии вины [16], другие рассматривают просрочку как виновное неисполнение обязательства в срок. По мнению сторонников второго взгляда, вина определяет не только возможность привлечения к гражданско-правовой ответственности, но и наличие самого факта ненадлежащего исполнения обязательства, т. е. просрочки. Следует отметить, что именно такой вывод можно сделать из анализа § 224 ст.40 «Правил».

На несостоятельность приведенного понятия просрочки обратил внимание Г.П. Савичев [17]. Действительно, с наличием вины закон (ст.75 Основ; ст.222 ГК; ст.380 ГК РСФСР; ст.106 ВК) связывает лишь последствия, но не сам факт просрочки. Просрочка – пропуск срока исполнения обязательства. Причины же, вызвавшие ее, могут быть различными (виновными и невиновными). В зависимости от вины, как правило (если иное не установлено законом), определяются последствия просрочки.

Пропуск срока исполнения обязательства является фактом, вызывающим определенные правовые последствия. Однако гражданскому праву известны отдельные случаи, когда момент возникновения правовых последствий не совпадает с наступлением срока исполнения обязательства. В таких случаях говорят о так называемом льготном сроке. Срок исполнения обязательства как бы отодвигается на срок, продолжительность которого заранее определена законом (ст.278 ГК).

Срок исполнения обязательства удлиняется вследствие присоединения к нему льготного срока, и просрочка в таких случаях наступает лишь при условии неисполнения обязательства по истечении льготного срока.

Однако ни в одном договоре, предусматривающем льготный срок, его продолжительность не превышает срока действия договора. Исключение составляет лишь договор перевозки грузов, в том числе и договор перевозки грузов воздушно-транспортным предприятием. Для исполнения перевозчиком обязанности по перевозке груза применяется льготный срок – 24 часа.

За 24 часа груз можно доставить в самые отдаленные районы нашей страны, за 24 часа воздушное судно совершает несколько рейсов. Кстати, ни в специальных статьях Воздушного кодекса, ни в действующих «Правилах» перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР не оговорен льготный срок для исполнения

обязательств по доставке груза. Льготный срок продолжительностью 24 часа предусмотрен лишь в отмененных «Правилах» 1959 года (§68 гл.4).

В период между введением в действие нового Воздушного кодекса и ныне действующих «Правил перевозки» претензионные комиссии, арбитражные и другие органы при решении спора о наличии или отсутствии просрочки исходили из специальных указаний и разъяснений Министерства гражданской авиации.

После введения в действие Воздушного кодекса 1962 года и «Правил» 1972 года, к сожалению, новых указаний о сроках доставки грузов не последовало, поэтому и по сей день при решении спора о просрочке арбитражные органы и претензионные комиссии руководствуются этим указанием.

Подобное явление, конечно, нельзя признать нормальным, так как уставные правила, регулирующие отдельные вопросы, не могут полностью восполнить упущений законодателя, тем более по сроку ранее изданные и устанавливающие льготы для заинтересованного контрагента, нарушившего срок доставки груза.

Льготный срок как бы заранее предоставляет воздушнотранспортному предприятию право безнаказанно нарушать сроки доставки груза. Сохранение в будущем льготного срока противоречит основной задаче воздушного транспорта – экономии времени.

Экономия времени в воздушных перевозках является главной и основной целью, ради которой грузоотправитель прибегает к столь дорогому и недостаточно удобному для перевозки грузов виду транспорта. Не секрет, что высокая затрата времени на наземную транспортировку и различного рода формальности, связанные с доставкой груза в порт отправления в строго указанное время, жесткие требования при погрузке грузов в самолет, слабая механизация погрузочно-разгрузочных работ, довольно высокая провозная плата существенно ограничивают объем воздушных перевозок. Только в исключительных случаях, когда срочность доставки является решающим фактором, социалистические предприятия и организации прибегают к услугам воздушного транспорта.

Исходя из цели воздушной перевозки, нам представляется нецелесообразным в дальнейшем сохранять за перевозчиком суточный льготный срок. Недоставку груза в аэропорт назначения в срок, установленный специальными правилами перевозки груза или соглашением сторон, следует считать просрочкой, т. е. фактом, порождающим определенные правовые последствия.

Каковы же последствия просрочки доставки груза в пункт назначения? Прежде всего грузополучатель (грузоотправитель) обязан во всех случаях принять исполнение (ст.106 ВК) [19]. За просрочку доставки груза воздушно-транспортное предприятие уплачивает штраф, размер которого устанавливается в зависимости от времени просрочки и определяется в процентном отношении к размеру провозной платы (ст.106 ВК).

Законодательство по воздушной перевозке устанавливает довольно высокий процент максимального штрафа – 50% от провозной платы (ст.106 ВК). Однако максимальный процент штрафа может быть взыскан только если просрочка достигла 10 суток. Штрафные санкции за дни просрочки до 10 суток весьма низкие, они значительно ниже санкций за такое же количество суток просрочки на других видах транспорта.

Так, согласно ст.106 ВК за одни сутки просрочки взыскивается 5% провозной платы, тогда как на железнодорожном транспорте за такое же количество суток просрочки взыскивается 30% провозной платы.

Часто отсутствие груза нарушает рентабельность работы предприятия-грузополучателя, вследствие чего создаются имущественные потери. Однако

предприятие-грузополучатель не может взыскать с перевозчика штрафные санкции за задержку доставки груза и убытки.

В построении имущественной ответственности воздушного транспорта имеются особенности, отличающие ее от ответственности по другим договорным обязательствам. Грузополучатель (грузоотправитель) не вправе требовать от перевозчика одновременной уплаты штрафных санкций и убытков либо только убытков, поскольку законом такая возможность не предусмотрена.

Как было уже отмечено, размер ответственности перевозчика за нарушение сроков доставки грузов зависит от размера провозной платы и срока задержки. Казалось бы, это правило должно применяться независимо от продолжительности задержки до фактической выдачи груза. Однако на практике и это правило применяется с ограничениями. Штраф взыскивается в случае задержки груза на срок не свыше 10 дней. Поскольку задержку доставки груза продолжительностью более десяти дней Воздушный кодекс приравнивает к утрате груза, то начисление штрафных санкций по истечении 10 дней прекращается, и ответственность перевозчика определяется ст.105 ВК.

За утрату же груза, как известно, транспортные организации несут ограниченную ответственность (в размере действительной стоимости утраченного груза, а утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью, – в размере объявленной ценности или в размере действительной стоимости, если перевозчик докажет, что объявленная ценность превышает действительную [20]).

Таким образом, объем ответственности транспортных организаций, в том числе и воздушно-транспортного предприятия, определяется действительной стоимостью груза.

Рассмотрим второй вопрос, а именно: можно ли считать, что наличие обстоятельств, перечисленных в ч.2 ст.106 ВК, в ст.43 «Правил», отделяет срок для предъявления претензий по поводу утраты груза? Или имеется в виду лишь освобождение перевозчика от уплаты штрафа, предусмотренного ч.1 ст.106 ВК за просрочку в доставке груза.

Правильное понимание смысла этой нормы на практике имеет немаловажное значение. Встречаются случаи, когда из-за неправильного толкования правила ч.1 ст.106 ВК и §223 ст.43 «Правил» претензии своевременно не предъявляются или предъявленные претензии не получают нужного разрешения.

По буквальному тексту ч.1 ст.106 ВК грузополучатель или грузоотправитель вправе предъявить претензию только после того как наступил срок считать груз утраченным. Возникает вопрос: сколько времени в этом случае должен ждать получатель доставки и выдачи предмета перевозки? Ясно, что его нельзя заставить ждать неопределенное время, а воздушно-транспортному предприятию нецелесообразно отдавать на неопределенный срок выяснение причин утраты перевозимых предметов или задержки их доставки. Поэтому Воздушный кодекс назначает срок, по истечении которого груз может быть признан утраченным. В течение 10 дней по истечении срока доставки грузополучатель или грузоотправитель вправе потребовать от воздушно-транспортного предприятия возмещения за утрату груза. Невыдача груза по истечении установленного срока доставки дает основание предполагать утрату груза. Следовательно, наступление срока доставки груза и истечение срока ожидания являются тем сложным юридическим составом, который служит основанием для предъявления претензии об утрате груза. Предъявленное требование как бы предполагает факт утраты груза, однако это предположение не всегда соответствует действительности, так как невыданный груз может оказаться засланным или бездокументным и т.д. Несмотря на то, что у предъявителя претензии отсутствуют данные, подтверждающие фактическую утрату груза, все равно претензия подлежит рассмотрению и сроки ее предъявления следует соблюдать.

Невозможность доставки груза в срок, наступившая вследствие обстоятельств, поименованных в ст.106 ВК и §223 ст.43 «Правил», не препятствует предъявлению претензии и, следовательно, не удлиняет срока, установленного законом для предъявления претензии. Таким образом, обстоятельства, вызвавшие невозможность исполнения обязательства по доставке груза в срок в пункт назначения, предоставляют льготы только перевозчику, а не клиенту, в этом смысле они носят односторонний характер. Поэтому, если возникает вопрос о пропуске срока предъявления претензии, вовсе не следует проверять, должен ли быть по данной отправке продлен срок ожидания или доставки груза ввиду наличия обстоятельств, освобождающих воздушно-транспортное предприятие от ответственности за срочность доставки груза. Этот вопрос подлежит выяснению и обсуждению только при взыскании штрафа за несвоевременную доставку, т.е. при решении вопроса о материальной ответственности воздушно-транспортного предприятия. Истечение срока доставки груза предопределяет возникновение обязанности перед грузополучателем по розыску груза.

5. Соблюдение условий о месте исполнения также имеет большое значение для разрешения споров о надлежащем исполнении перевозчиком основной обязанности.

Своеобразно определяется место исполнения обязанности перевозчика в воздушной перевозке грузов. Воздушный кодекс и «Правила» не содержат специальных указаний по этому вопросу. Это объясняется спецификой воздушной перевозки. Авиаперевозка грузов осуществляется по регулярным воздушным линиям, соединяя находящиеся на территории Советского Союза различные по своему назначению аэропорты. Воздушный кодекс, говоря о перевозках, определяет начало перевозки местом отправления, а конец – местом назначения. В связи с этим аэропорт, от которого начинается данная перевозка, называется аэропортом отправления, а аэропорт, в котором перевозка заканчивается, – аэропортом назначения. Отсюда местом исполнения обязанности перевозки является место нахождения аэропорта назначения.

В перевозочных документах, являющихся юридическими документами, удостоверяющими наличие прав и обязанностей у сторон, обычно (среди других реквизитов) указывается аэропорт назначения (название, место нахождения). Следовательно, место исполнения обязанности перевозчика определяет отправитель груза.

В соответствии с «Правилами» отправитель груза обязан в грузовой накладной указывать полное название аэропорта назначения. Аэропорт назначения указывается также и в отправительской маркировке [21].

6. В соответствии с нормами Воздушного кодекса и «Правилами» на аэропорт назначения возложена обязанность уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее 12 часов с момента прибытия груза. При перевозке же скоропортящихся и опасных грузов извещение должно быть направлено не позднее одного часа с момента прибытия груза (ст.48 «Правил»).

Груз выдается только тому грузополучателю, который указан в грузовой накладной, или его представителю по предъявлению надлежаще оформленной доверенности на получение товарно-материальных ценностей.

Грузополучатель обязан принять груз без задержки и внести платежи, недовзысканные с грузоотправителя при приеме груза к перевозке. Груз выдается только после оплаты грузополучателем всех причитающихся перевозчику платежей и сборов. Грузополучатель в удостоверение получения груза расписывается в дорожной ведомости, которая остается у перевозчика.

Грузополучателю одновременно с вручением груза выдается накладная с отметкой о выдаче груза и времени раскредитования.

В случае спора дата фактической выдачи груза определяется по отметке, сделанной в графе «б» накладной. Если дата фактического раскредитования груза не совпадает с датой фактической выдачи груза, во внимание принимается дата фактической выдачи груза. При приеме прибывшего груза грузополучатель обязан сравнить фактически доставленный груз с данными, содержащимися в накладной. При соответствии наименования, количества, качества выданного груза, указанному в накладной, делается отметка о выдаче груза. Время фактической выдачи груза удостоверяется наложением календарного штампа в графе «б» накладной и распиской в дорожной ведомости. По требованию грузополучателя в графе «б» накладной делается отметка о том, что результаты проверки веса удостоверены коммерческим актом.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз независимо от того, прибыл ли груз с просрочкой, полностью или частично. Возникновение этой обязанности не связано с его согласием на принятие груза [22].

Грузополучатель обязан принять и вывезти с аэропорта назначения даже незаказанный груз. Возложением на грузополучателя обязанности принять груз, прибывший в его адрес, обеспечивается исполнение перевозчиком его основной обязанности, так как с момента передачи груза грузополучателю его обязанность считается выполненной.

Выдача груза надлежащему лицу – последний этап в движении груза. С выдачей груза считается достигнутой та цель, ради которой заключался договор воздушной перевозки.

Выдача груза является заключительным юридическим фактом, с наступлением которого завершается процесс перемещения груза. Однако о прекращении транспортных правоотношений исполнением обязанности по перемещению груза можно говорить лишь в случаях надлежащего исполнения этой обязанности. Если исполнение произведено не надлежащему получателю, т.е. не тому лицу, которое указано в грузовой накладной, а другому, то перевозчик не должен освобождаться от реального исполнения обязательства надлежащему получателю.

Невозможность выдать груз надлежащему получателю в таких случаях устраняется в связи с обнаружением фактического владельца груза и наличием груза.

Если фактический владелец груза найден, то отпадает презумпция его утраты, но невозможность его выдачи в натуре получателю еще остается, так как организация, которой был выдан груз, может оспаривать утверждение перевозчика о получении ею груза. Подтвердив факт получения груза, фактический владелец может оспаривать свою обязанность по выдаче груза первоначальному адресату (действительному владельцу) по мотивам, например, использования груза, пропуска срока исковой давности, вноса стоимости груза в доход госбюджета и т.д. Реализация груза, его использование создают физическую невозможность реального исполнения перевозки.

Несмотря на то, что невозможность исполнения в связи с засылкой груза и выдачей его неуправомоченному лицу нередко наступает по вине перевозчика, последний не несет перед грузополучателем, указанным в накладной, никакой ответственности, так как, представив доказательства о выдаче груза другому грузополучателю, он полностью освобождается от ответственности. На фактического владельца груза возлагается обязанность возвратить груз или возместить его стоимость. Таким образом, перевозчик, не исполнивший своей основной обязанности перед надлежащим грузополучателем, освобождается от ответственности при установлении фактического владельца груза.

Итак, исполнение обязанности по выдаче груза неуправомоченному лицу с указанием фактического его владельца дает право считать обязанность по выдаче груза выполненной. Такой вывод находит подтверждение в арбитражной практике и в законе.

Перевозка считается выполненной после выдачи груза грузополучателю в соответствии с условиями, указанными в грузовой накладной.

ССЫЛКИ

- [1]. М.К. Александров-Дольник, Споры, вытекающие из правоотношения сторон в железнодорожных грузовых операциях, М., 1955; В.Н. Изволенский, Правовые вопросы железнодорожных перевозок, М., Трансжелдориздат, 1955; Х.И. Шварц, Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте, Юриздат, 1966; К.К. Яичков, Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву, изд-во АН СССР, 1958; С.С. Алексеев, Гражданская ответственность за невыполнение железной дорогой плана перевозки грузов, Госюриздат, 1959; А.Д. Кейлин, Транспортное право СССР, изд-во «Морской транспорт», 1960; Г.Л. Шмигельский, Основы советского Морского права, изд-во «Морской транспорт», 1963; Г.С. Гуревич, К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов, «Ученые записки Кишиневского университета», т. 67, 1964, стр. 43; Г.С. Гуревич, Правовое регулирование перевозок сельскохозяйственных грузов автомобильным транспортом, автореферат диссертации, Кишинев, 1964; М.Е. Ходунов, Правовое регулирование деятельности транспорта, изд-во «Юридическая литература», 1965; М.А. Тарасов, Договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву, изд-во Ростовского университета, 1965; Б. Л. Хаскельберг, Ответственность железной дороги за несохранность груза, Юриздат, 1966.
- [2]. И.С. Перетерский, Воздушное право, издание Осовиахима, М., 1923; И.С. Перетерский, Содержание и система воздушного права, Сборник «Вопросы воздушного права», вып. 1, М., 1927; С.Б. Крылов, Воздушное право СССР, издание Осовиахима, Л., 1933, И.А. Кельман, Ответственность воздушного перевозчика за вред и убытки, «Вопросы воздушного права», вып. 1, М., 1929.
- [3]. Воздушный кодекс Союза ССР, редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1962; «Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР», редакционно-издательский отдел МГА, М., 1971.
- [4]. М.А. Аллахвердов, Г.П. Савичев, Договоры перевозки грузов, Юриздат, 1967; Г.П. Савичев, Ответственность воздушных транспортных предприятий за несохранность и просрочку в доставке грузов по договору перевозки, диссертация, М. 1962; Г.П. Савичев, Договор воздушной перевозки, изд-во Московского университета, 1963; Н.М. Ежов, Г.П. Савичев, Новое в правом регулировании воздушных перевозок в СССР, «Советское государство и право». 1962 г. № 5, стр. 76-77,
- [5]. «Материалы XXIV съезда КПСС», Политиздат, 1971, стр. 158.
- [6]. «Материалы XXIV съезда КПСС», Политиздат, 1971, стр. 158.
- [7]. Выявление правового положения грузополучателя и планового характера договора выходит за пределы данной лекции.
- [8]. Мы перечисляем только основные обязанности сторон.
- [9]. «Программа Коммунистической партии Советского Союза», изд-во «Правда», 1961, стр. 86.
- [10]. См. §251 ст.48; §357 ст.64 «Правил».

- [11]. На эту особенность предмета обязательства по перевозке груза обратил внимание М.Л. Тарасов (указ. работа, стр. 152).
- [12]. Следует отметить, что объемные показатели не отражаются в накладной. В графе «вес» (в кг) проставляется вес груза брутто.
- [13]. В некоторых случаях, прямо предусмотренных специальными правилами и инструкциями, допускается перевозка груза без проверки веса. Так, перевозка особо опасных грузов производится без предварительного взвешивания при приеме к перевозке и при выдаче груза. Ответственность за точное указание веса возлагается полностью на грузоотправителя (ч.3 §189 ст.38 «Правил»).
- [14]. М.А. Тарасов, указ. работа, стр. 140. Ранее такой же взгляд высказал И.С. Перетерский «Договор воздушной перевозки», «Советское право», 1924, № 2/8, стр. 117). Правильную позицию по затронутому вопросу занимает Н.С. Малени, отмечая, что «задача транспортных организаций состоит в своевременной доставке груза в пункт назначения». Автор относит своевременную доставку груза в пункт назначения к основной обязанности перевозчика (см. Н.С. Маленин, Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях, изд-во «Наука», 1968, стр. 104).
- [15]. За исключением скоропортящихся грузов.
- [16]. «Гражданское право», т.1, изд-во «Юридическая литература», 1969, под ред. П.Е. Орловского, стр. 543—544; «Советское гражданское право», т.1, изд-во «Высшая школа», 1968, под ред. О.А. Красавчикова, стр. 503; «Советское гражданское право», т.1, стр. 405, изд-во Ленинградского университета, 1971.
- [17]. П.Д. Каминская, Основания ответственности по договорным обязательствам, «Вопросы гражданского права», М., 1957; С.В. Заиковская, «Советское гражданское право», т.1, 1965, стр. 534.
- [18]. Г.П. Савичев, указ. работа, стр. 146.
- [19]. Аналогичное правило содержат все транспортные уставы и кодексы.
- [20]. Статьи 151 УЖД, 195 УВВТ, 163 КТМ, 105 ВК.
- [21]. Отправительская маркировка содержит адрес получателя, и его наименование.
- [22]. Грузополучатель имеет право отказаться от получения груза только в двух случаях: если вывоз прибывшей части груза связан с излишним прогоном транспорта или если установлено, что вследствие порчи или повреждения груза его качество изменилось настолько, что возможность полного или частичного использования по первоначальному назначению исключается (§250 ст.48 «Правил»).