

шения корпорацией самых различных вопросов, образующихся в процессе его организационного построения и хозяйственной деятельности.

### *Литература*

1. Собрание Законодательства Российской Федерации. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.
2. О совершенствовании Гражданского кодекса Российской Федерации : Указ Президента Российской Федерации от 18 июля 2008 г. № 1108 // Собрание Законодательства Российской Федерации. – 2008. – № 29 (ч. 1). – Ст. 3482.
3. Концепция развития гражданского законодательства Российской Федерации (одобрена решением Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства от 7 октября 2009 г.) // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. – 2009. – № 11. – ноябрь.
4. О внесении изменений в часть первую, вторую, третью и четвертую в Гражданский кодекс Российской Федерации, а также в отдельные законодательные акты Российской Федерации : проект Федерального закона № 74538–6 (ред., принятая Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 27 апреля 2012 г.).
5. Степанов Д. И. Правовая природа устава юридического лица // Хозяйство и право. – 2000. – № 6 (281). – С. 45–46.

УДК 347.463 (043.2)

**Войтюль А. В.**, преподаватель,  
Академия МВД Республики Беларусь, г. Минск, Республика Беларусь

### **ОСНОВАНИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА**

Общеизвестно, что основанием возникновения обязательств выступают юридические факты, важнейшими из которых являются гражданско-правовые договоры. Применительно к автомобильным перевозкам грузов, несмотря на значительное разнообразие договоров в данной области, наиболее часто применяется договор перевозки. Договор об организации перевозок заключается не во всех случаях, а только когда отношения носят систематический характер. Кроме того, в соответствии с ч. 2 ст. 39 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 года «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (далее – Закон об автомобильном транспорте) «договор об организации автомобильных перевозок грузов не исключает необходимости заключения договора автомобильной перевозки груза либо договора фрахтования для автомобильной перевозки грузов». В свою очередь договор фрахтования (чартер) не является типичным при осуществлении автомоби-

льных перевозок грузов. Указанный гражданско-правовой договор в основном применяется в сфере перевозок морским или воздушным транспортом.

Таким образом, именно договор перевозки груза в большинстве случаев выступает основанием возникновения рассматриваемых обязательств. Между тем договор перевозки груза является договором реальным, то есть считается заключенным с момента принятия груза перевозчиком [1, с. 737]. Отсюда следует, что данный договор по определению не может являться основанием возникновения обязательства по перевозке, предшествующего передаче груза: например, обязанность перевозчика подать транспортное средство под загрузку, обязанность грузоотправителя предъявить груз к перевозке. В советский период в качестве такого основания традиционно рассматривался государственный план перевозок грузов, а для перевозок вне плана – принятие (акцепт) перевозчиком внеплановой (сверхплановой) заявки отправителя [2, с. 56]. Кроме того, обращалось внимание на особенность автомобильных перевозок, при осуществлении которых непосредственным основанием возникновения обязательств по подаче транспортного средства и предъявлении груза являлся не план перевозок грузов, а заключаемый в его исполнение годовой договор на перевозку (организацию перевозок) грузов [3, с. 13–14]. В постсоветский период, с отходом от командно-административного планирования и ликвидацией плана перевозок, в качестве основания возникновения обязательств, существующих до момента передачи груза перевозчику, стал рассматриваться договор об организации перевозок, а в его отсутствие – принятие (акцепт) перевозчиком разового заказа отправителя [4, с. 259].

Подобное развитие подходов к пониманию оснований возникновения рассматриваемых обязательств обусловлено реальным характером договора перевозки груза. Однако в литературе встречается мнение о том, что в отдельных случаях (в качестве исключения) договор перевозки груза может носить консенсуальный характер. Существует и более радикальная точка зрения, в соответствии с которой данный договор все же следует считать договором консенсуальным, а следовательно, рассматривать его в качестве единого основания возникновения обязательств по перевозке как до, так и после принятия груза перевозчиком [5, с. 70]. Однако данный подход до настоящего времени законодателем воспринят не был, и договор автомобильной перевозки груза по-прежнему рассматривается как реальный: «по договору автомобильной перевозки груза автомобильный перевозчик обязуется доставить *вверенный* ему грузоотправителем груз...» (ч. 1 ст. 37 Закона об автомобильном транспорте). В тоже время в соответствии со ст. 42, 43 Закона об автомобильном транспорте перевозчик обязан подать транспортное средство под загрузку, а грузоотправитель обязан подготовить и предъявить груз

к перевозке «в сроки, установленные договором автомобильной перевозки груза», что наоборот свидетельствует о консенсуальном характере указанного договора. В данном случае уместно привести цитату Ф.М. Полянского по схожей проблематике в российском законодательстве: «разработчики УАТ, по-видимому, так и не смогли сделать окончательный выбор между реальной и консенсуальной моделями договора перевозки груза» [6, с. 521]. Представляется, что данное замечание достаточно точно характеризует и озвученные положения Закона об автомобильном транспорте.

Принимая во внимание вышесказанное, мы придерживаемся следующей позиции: договор автомобильной перевозки груза, который носит реальный характер, является основанием возникновения обязательств по перевозке, возникающих с момента принятия груза перевозчиком. Основанием возникновения обязательства, предшествующего принятию груза, выступает договор об организации автомобильных перевозок грузов и принятие перевозчиком заявки на автомобильную перевозку груза, а в их отсутствие – принятие заказчиком разового заказа на автомобильную перевозку груза. Кроме того, основанием возникновения рассматриваемых обязательств может являться консенсуальный договор о фрахтовании для автомобильной перевозки грузов.

#### *Литература*

1. Гражданское право : учебник : в 3 т. / Т.В. Авдеева [и др.]; под ред. В. Ф. Чигира. – Минск : Амалфея, 2010. – Т. 2. – 960 с.
2. Ходунов М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта / М. Е. Ходунов. – М. : Юрид. лит., 1965. – 164 с.
3. Быков А. Г. Практика заключения и наполнения договоров перевозки автотранспортными предприятиями Госснаба СССР / А. Г. Быков. – М. : ЦНИИТЭИМС, 1972. – 49 с.
4. Витрянский В. В. Договор перевозки / В. В. Витрянский. – М. : Статут, 2001. – 525 с.
5. Кондаревич, О. С. Договоры, опосредующие автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / О. С. Кондаревич. – Минск, 2006. – 115, [2] л.
6. Гражданское право : учебник : в 3 т. / В. В. Байбак [и др.]; отв. ред. Ю. К. Толстой, Н. Ю. Рассказова. – М. : Проспект, 2013. – Т. 2. – 924 с.