

Бутакова Надежда Александровна

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОГО НАЧАЛА В СТРУКТУРЕ ПРАВООТНОШЕНИЯ ПО МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

В настоящей статье рассмотрена проблема классификации гражданско-правовых договоров и выделения такого дискуссионного вида договора как организационный договор. В работе определено место организационных договоров в системе транспортных договоров. Автор рассматривает спектр договоров, которые одновременно являются и транспортными, и организационными, и дает характеристику договору мультимодальной перевозки с точки зрения его организационных начал.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/6-1/6.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2014. № 6 (44): в 2-х ч. Ч. I. С. 35-38. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/6-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

9. **Российская национальная библиотека (РНБ).** Отдел рукописей. Ф. 568. Фонд Пекарского.
10. **РНБ.** Отдел рукописей. Ф. 1135. Макаров В. К. № 192. С. Коровин, гравер и переводчик, о нем. Материалы к каталогу «Русская светская гравюра петровской эпохи» [1950-е гг.].
11. **Российский государственный исторический архив.** Ф. 796. Оп. 3.
12. **Тункина И. В.** Уникальный памятник русской истории – Коронационный альбом императрицы Елизаветы Петровны // Вестник истории, литературы, искусства: альманах / гл. ред. Г. М. Бонгард-Левин; Отделение историко-филологических наук РАН. М.: Собрание; Наука, 2005. Т. 1. С. 434-446.

THE ENGRAVER S. M. KOROVIN (ABOUT 1700 – 1741): WORKS IN FRANCE AND RUSSIA

Bondarchuk Vera Gavriilovna

*St. Petersburg State Academic Institute of Painting, Sculpture and Architecture named after I. E. Repin
bondarchuk_vera@mail.ru*

The article for the first time analyzes the figurative and stylistic features of three works of the Russian engraver S. M. Korovin, who studied tool engraving in France in 1717-1722. The author considers the significance of the master's creative works for the development of the Russian engraving in Peter's (Peter I) era as an example of the influence that the French engraving art had on the Russian engraving and as unsuccessful experience, which served for the gradual development of the system of the vocational education of the Russian engravers in the XVIII century. In the article two prints made by S. M. Korovin in France are published for the first time.

Key words and phrases: tool engraving; engraver S. M. Korovin; the Russian engraving of Peter's era (Peter I); the French engraving of the XVIII century; training of the Russian engravers; the Russian-French contacts in visual arts.

УДК 347.463

Юридические науки

В настоящей статье рассмотрена проблема классификации гражданско-правовых договоров и выделения такого дискуссионного вида договора как организационный договор. В работе определено место организационных договоров в системе транспортных договоров. Автор рассматривает спектр договоров, которые одновременно являются и транспортными, и организационными, и дает характеристику договору мультимодальной перевозки с точки зрения его организационных начал.

Ключевые слова и фразы: организационное правоотношение; организационный договор; транспортный организационный договор; договор мультимодальной перевозки грузов.

Бутакова Надежда Александровна, к.ю.н.

*Северо-Западный институт управления (филиал) Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, г. Санкт-Петербург
nadbutakova@gmail.com*

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОГО НАЧАЛА В СТРУКТУРЕ ПРАВООТНОШЕНИЯ ПО МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ®

Проблема классификации гражданско-правовых договоров на отдельные виды имеет практическое и теоретическое значение. Традиционно дифференциация договоров сводилась к двум основным видам – это имущественные и личные неимущественные договоры. Однако в последнее время особое место в системе гражданско-правовых договоров занимают договоры, направленные на урегулирование организационных отношений, то есть отношений, связанных с возникновением и упорядочиванием имущественных отношений. Познание правовой природы организационных договоров вызывает большой интерес в юридической науке и во многом зависит от формирования ясного и недвусмысленного понимания гражданских организационных правоотношений, их предмета, позволяющего отграничить организационные отношения от имущественных и личных неимущественных отношений. Н. В. Васева отмечала, что ряд классификаций названных договоров общепризнаны и разделяются большинством ученых даже в тех случаях, когда донесенное до наших дней научной традицией представление о том или другом разграничении договоров нуждается в уточнении или в существенном пересмотре, что касается классификации договоров на имущественные и организационные, то в гражданско-правовой науке еще не сложилось единства взглядов относительно допустимости и обоснованности отмеченной дифференциации [3, с. 53].

Основоположителем самостоятельного рассмотрения организационных отношений в гражданском праве считается О. А. Красавчиков. Автор выделял организационную деятельность участников имущественных правоотношений по упорядочиванию и нормальному функционированию экономических отношений,

построенную на началах координации. Подобную организационную деятельность он называл организационными отношениями, связанными с имущественными, но обладающими при этом относительной самостоятельностью [16, с. 14-16]. Так получила развитие дополнительная классификация имущественных отношений.

В отличие от О. А. Красавчикова, О. С. Иоффе, являясь противником выделения организационных отношений, полагал, что организованность есть неотъемлемое свойство общественных отношений, и невозможно отсекать ее от правовой организации отношений, объявляя ее особым гражданско-правовым организационным отношением. Согласно позиции автора, организационные начала одинаково присутствуют и в имущественных, и в неимущественных правоотношениях, и их выделение в отдельный вид правоотношений приведет к тому, что все иные отношения потеряют свою динамику развития (прекратятся или не возникнут) [8, с. 264].

В современной науке гражданского права сторонники теории организационных отношений становятся все больше. К предмету гражданского права организационные отношения относят: Б. М. Гонгало [5, с. 19-20], М. И. Брагинский [1, с. 150], С. Ю. Морозов [13, с. 41], Б. И. Пугинский [15, с. 97], Л. Я. Данилова [6, с. 12], К. А. Кирсанов [9, с. 22], С. А. Тюрина [17, с. 5].

Организационные отношения в транспортной сфере достаточно распространены. Так, например, договор об организации перевозок уже в самом названии содержит организационные начала (это договор об организации) и смысловой трактовке (это договор, предшествующий по времени договору перевозки грузов и направленный на организацию предстоящих систематических перевозок грузов). В системе транспортных договоров организационные транспортные договоры нашли свою ощутимую нишу, однако остается спорным, какие именно транспортные договоры можно отнести к организационным помимо уже озвученного договора об организации перевозки, а также какое место в системе транспортных договоров занимает договор мультимодальной (прямой смешанной) перевозки грузов.

В. В. Витрянский предлагает выделить следующие организационные договоры на транспорте: соглашения между транспортными организациями об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа (ст. 788 ГК), договоры об организации перевозки грузов между перевозчиком и грузовладельцем (ст. 798 ГК) и договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов между организациями различных видов транспорта (ст. 799 ГК) [4, с. 62]. А в сферу правового регулирования отношений, связанных с перевозкой груза в прямом смешанном сообщении, включает два вида договоров: договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении (традиционный реальный договор перевозки конкретного груза с некоторыми особенностями его содержания) и соглашения, заключаемые между транспортными организациями разных видов транспорта и регламентирующими порядок их работы по организации таких перевозок грузов [2, с. 510-512].

Интересна позиция Д. А. Медведева и В. Т. Смирнова, согласно которой заключение договора перевозки, в частности договора перевозки грузов, требует наличия организационных предпосылок. Такие предпосылки могут приобретать следующие правовые формы: а) заявка; б) договоры об организации перевозок на любых видах транспорта; в) административно-плановые акты в особых случаях [12, с. 437]. То есть авторы рассматривают договор об организации перевозки в качестве предпосылки заключения реального договора перевозки, характеризуют его как носящий взаимный характер и направленный на обеспечение планомерных отправок грузов. По своей природе он не является договором перевозки и носит консенсуальный характер.

Что касается мультимодальной (прямой смешанной) перевозки, то порядок ее осуществления определяется соглашениями между организациями различных видов транспорта. Предприятия различных видов транспорта заключают между собой договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов. Это могут быть узловые соглашения, договоры на централизованный завоз и вывоз грузов и пр. [Там же, с. 442].

Таким образом, авторы также придают прямым смешанным перевозкам некую организационную основу, включая узловые соглашения и договоры на централизованный завоз в правоотношения по обеспечению перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Безусловно, при осуществлении мультимодальных (прямых смешанных) перевозок очень важна организация погрузочно-разгрузочных работ в пунктах перевалки (порты, железнодорожные станции, аэропорты). От оперативности, скорости и организованности этих операций зависят скорость и качество осуществления мультимодальной (прямой смешанной) перевозки. Поэтому в целях обеспечения взаимодействия транспортных организаций различных видов транспорта при передаче груза друг другу между ними заключаются специальные соглашения, именуемые узловыми соглашениями и договорами на централизованный завоз и вывоз грузов (ст. 799 ГК). Однако нет единого мнения касательно определения юридической природы данных договоров.

Так, О. Н. Садилов полагает, что соглашения между транспортными организациями – это договоры подрядного типа, не являющиеся договорами перевозки и имеющие свои особенности [10, с. 370].

Г. П. Савичев относит эти соглашения к одним из видов организационных договоров, задача которых – определить порядок взаимоотношений транспортных предприятий в пунктах перевалки [11, с. 192].

В. А. Егиазаров же считает организационными транспортными договорами только долгосрочные договоры об организации перевозок, годовые договоры, заключаемые автомобильным транспортом, и навигационные договоры, заключаемые речным и морским транспортом с грузоотправителями. По утверждению автора, основная цель организационного договора – это определение порядка, условий выполнения действий, необходимых для исполнения обязательств по перевозке грузов. Соглашения между транспортными организациями, такие как узловые соглашения, автор считает юридической формой, регулирующей отношения перевозчиков в прямом смешанном сообщении по перевалке грузов, и не относит их к организационным договорам [7, с. 140].

Более подробно и конструктивно организационные договоры на транспорте рассмотрел С. Ю. Морозов. Он выделяет:

- рамочные организационные договоры между грузоотправителями (грузовладельцами) и перевозчиками, куда включаются договоры об организации перевозок грузов, договоры об эксплуатации железнодорожных подъездных путей, договоры на подачу и уборку вагонов;

- рамочные организационные договоры между транспортными организациями, куда включаются договоры между транспортными организациями об организации перевозок грузов и договоры между владельцами транспортных инфраструктур [14, с. 145].

В работе автора представлена развернутая структура транспортных организационных договоров, причем выделяется такой специфический вид договора, как договор между транспортными организациями об организации перевозок грузов. Полагаем, что данный вид договора следует рассматривать как составную часть мультимодальных отношений.

Характерными чертами рамочных организационных договоров между транспортными организациями является то, что их стороны – транспортные организации оказывают друг другу услуги по организации процесса перевозки. Предметом таких соглашений будут разнообразные услуги, как то услуги по перевалке, погрузке-выгрузке или перевозке тем видом транспорта, которым не располагает транспортная компания-заказчик. Таким образом, на наш взгляд, действия транспортных компаний направлены скорее на получение друг от друга эквивалентно выгодных услуг, а не на организацию процесса перевозки. Организовать процесс перевозки призвана компания, которая получила соответствующий заказ на перевозку от грузовладельца, и ее задачей имеет место быть эффективное исполнение данного заказа путем осуществления своими силами или с привлечением третьих лиц действий по доставке груза в пункт назначения. Являясь лицом, ответственным за осуществление перевозки, транспортная компания соответственно будет выступать заказчиком перед третьими лицами – транспортными компаниями, которых она привлекает для осуществления полностью или частично доставки груза или выполнения иных вспомогательных работ. Поэтому целями транспортных компаний по такому соглашению есть оказание услуг друг другу, а не грузоотправителю или грузополучателю, которые получают выгоду от таких соглашений скорее опосредованно. Соглашения между транспортными организациями заключаются не для того, чтобы организовать деятельность друг друга, а с целью оказания друг другу конкретных транспортных услуг по мере необходимости и по заранее согласованным ценам.

Таким образом, всю организационную нагрузку по осуществлению мультимодальной (прямой смешанной) перевозки все же несут не соглашения между транспортными компаниями, призванные организовать процесс перевозки, а непосредственно сам договор мультимодальной перевозки. В нем присутствует сильнейшее организационное начало, хотя его трактовка явно не укладывается в рамки так называемого организационного договора, прежде всего, в силу платности и экономической направленности.

Правоотношения, регулируемые договором мультимодальной (прямой смешанной) перевозки, обладают высоко выраженным организационным началом, но в то же время в них присутствуют и платность, и экономический эффект, хотя и получаемые посредством привлечения третьих лиц к исполнению договора.

Спорная специфика мультимодального (прямого смешанного) договора в определении его места в системе транспортных договоров заключается, во-первых, в его высоком организационном эффекте, регулируемом самим договором, и, во-вторых, в том, что, по мнению многих авторов, данный договор является реальным договором, то есть вступает в силу с момента передачи груза к перевозке. Однако возможно ли в рамках реального договора воплотить весь спектр организационных начал? Полагаем, что нет.

В рамках осуществления мультимодальной перевозки перевозчик обязан не только осуществить саму перевозку груза на различных видах транспорта, но и организовать хранение груза в пути, его перегрузку, перевалку, в случае невозможности исполнения перевозки на всем протяжении пути своими силами привлечь третьих лиц и т.д. Это означает, что организационный элемент входит в структуру мультимодального правоотношения как серьезный регулятор складывающихся имущественных правоотношений по осуществлению мультимодальной перевозки. Причем, на наш взгляд, именно в мультимодальном правоотношении эффект воздействия организационного фактора на имущественные отношения является главенствующим и означает невозможность осуществления материальных правоотношений по перевозке без воздействия мощного и серьезного организационного фактора. В данном случае организационные отношения будут неразрывно связаны с имущественными правоотношениями, в чем-то даже первичны (сначала организуется погрузка-выгрузка груза на основании договора между Оператором мультимодальной перевозки и Стивидором, затем операции осуществляются), а договор мультимодальной перевозки будет основным регулятором мультимодальных правоотношений.

Список литературы

1. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. М.: Статут, 2011. 847 с.
2. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2011. 910 с.
3. Васева Н. В. Имущественные и организационные гражданско-правовые договоры // Гражданско-правовой договор и его функции: межвуз. сб. науч. тр. Свердловск, 1980. С. 53-59.
4. Витрянский В. В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. № 1. С. 60-74.
5. Гонгало Б. М. Предмет гражданского права // Б. М. Гонгало. Проблемы теории гражданского права. Институт частного права. М.: Статут, 2003. С. 3-23.

6. Данилова Л. Я. Организационные гражданско-правовые договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 1. С. 11-19.
7. Егизаров В. А. Транспортное право: учебник. 4-е изд-е, доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2007. 592 с.
8. Иоффе О. С. Гражданское правоотношение. Критика теории «хозяйственного права». М.: Статут, 2000. 777 с.
9. Кирсанов К. А. Гражданско-правовые организационные отношения (теоретический аспект) // Российский юридический журнал. 2003. № 2. С. 9-13.
10. Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации части второй: (Постатейный) / авт. колл. Г. Е. Авилов, Б. П. Варнавский, А. И. Загянский и др.; рук. авт. колл. и отв. ред. О. Н. Садилов. М.: Контракт; ИНФРА-М-НОРМА, 1998. 800 с.
11. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР / А. Г. Быков, Д. И. Половинчик, Г. П. Савичев. М.: Юрид. лит., 1973. 288 с.
12. Медведев Д. А., Смирнов В. Т. Транспортные обязательства // Гражданское право: учебник / под ред. Ю. К. Толстого, А. П. Сергеева. М., 1998. Ч. 2. Гл. 38. 784 с.
13. Морозов С. Ю. К вопросу о систематизации организационных договоров // Закон и право. 2009. № 7. С. 40-42.
14. Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров. М.: Норма, 2011. 352 с.
15. Пугинский Б. И. Коммерческое право России. М.: Юрайт-Издат, 2003. 314 с.
16. Советское гражданское право: учебник: в 2-х т. / под ред. О. А. Красавчикова. М.: Высшая школа, 1985. Т. 1. 789 с.
17. Тюрина С. А. Договор как регулятор организационных отношений в российском гражданском праве: автореф. дисс. ... к.ю.н. М., 2012. 28 с.

ROLE AND SIGNIFICANCE OF ORGANIZATIONAL PRINCIPLE IN STRUCTURE OF LEGAL RELATIONSHIP ON MULTIMODAL TRANSPORTATION OF GOODS

Butakova Nadezhda Aleksandrovna, Ph. D. in Law

North-Western Institute of Management (Branch) of the Russian Federation Presidential Academy
of National Economy and Public Administration in St. Petersburg
nadbutakova@gmail.com

The article deals with the problem of civil legal contracts classification and emphasis on such a debatable type of contract as organizational contract. The place of organizational contracts in the system of transport contracts is identified in the work. The author considers the range of contracts, which are both transport and organizational at the same time and defines the contract of multimodal transportation from the perspective of its organizational principles.

Key words and phrases: organizational legal relationship; organizational contract; transport organizational contract; contract of multimodal transportation of goods.

УДК 930

Исторические науки и археология

В статье представлен обзор развития обучения китайскому языку в Первой казанской гимназии в 1830-1850-х гг. Рассматриваются основные этапы, дается хронология ключевых событий и персоналий. Авторы с помощью неопубликованных архивных документов показывают взаимосвязь университетского и гимназического курсов преподавания, являющуюся важной особенностью казанского ориентализма.

Ключевые слова и фразы: востоковедение; китаеведение; преподавание китайского языка; российские китаеведы; Казанский университет.

Валеев Рамиль Миргасимович, д.и.н., профессор

Федорченко Руслан Геннадьевич

Казанский (Приволжский) федеральный университет
r.fedorchenko@yandex.ru

ПРЕПОДАВАНИЕ КИТАЙСКОГО ЯЗЫКА В ПЕРВОЙ КАЗАНСКОЙ ГИМНАЗИИ В XIX ВЕКЕ[©]

История Российского университетского китаеведения берёт свое начало на Восточном разряде Казанского университета (КУ). Особенностью казанской синологии являлось то, что преподавание не ограничивалось университетом, а дополнялось обучением в Первой казанской гимназии (ПКГ). В период с 1838 по 1855 гг. ПКГ служила базой для подготовки будущих студентов-китаеведов. Программы преподавания гимназии и университета были взаимосвязаны и дополняли друг друга. Начало преподавания и развитие обучения китайскому языку в ПКГ – интересный и важный факт, представляющий интерес для истории Российской синологии [1, с. 122].