

На правах рукописи

ФАСТ Ольга Федоровна

**ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРНЫХ ОТНОШЕНИЙ ПЕРЕВОЗ-
КИ ГРУЗОВ
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

12.00.03 – гражданское право, предпринимательское право,
семейное право, международное частное право

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Саратов
2010

Работа выполнена в Государственном образовательном учреждении
высшего профессионального образования
«Саратовская государственная академия права»

Научный руководитель – кандидат юридических наук, доцент
Хмелева Татьяна Ивановна

Официальные оппоненты: – доктор юридических наук, профессор
Рыженков Анатолий Яковлевич
– кандидат юридических наук,
доцент, заслуженный юрист РФ
Зинченко Александр Иванович

Ведущая организация – **НИУ ГОУВПО Южно-Уральский
государственный университет**

Защита диссертации состоится 14 декабря 2010 года в 16 часов на заседании диссертационного совета Д-212.239.03 при Государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Саратовская государственная академия права» по адресу: 410056, г. Саратов, ул. Чернышевского, 104, ауд. 102.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Саратовская государственная академия права».

Автореферат разослан «___» _____ 2010 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор юридических наук

Вавилин Е.В.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. Автомобильный транспорт характеризуется мощной материально-технической базой, им перевозится огромное количество грузов, обеспечивая поддержку значительной части экономики России. Развитие рыночных отношений, малого и среднего бизнеса, связанного с перевозкой грузов автомобильным транспортом, требует комплексного развития договорных отношений по перевозке грузов автомобильным транспортом, что свидетельствует об актуальности выбранной темы.

Гражданский кодекс РФ и «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – Устав 2007 г.) предложили разные правовые возможности для реализации перевозки грузов автомобильным транспортом, а именно, наряду с договором перевозки осуществить перемещение груза стало возможно на основании договора транспортной экспедиции, договора фрахтования.

Диспозитивный характер норм гражданского права позволяет контрагентам в рамках закона самостоятельно предусматривать содержание гражданского правоотношения. Предприниматели, особенно представители малого и среднего бизнеса, за неимением достаточного количества транспортных средств или специально оснащенной автотранспортной техники нередко осуществляют посреднические действия для удовлетворения интереса заказчика – перемещение груза, например, путем заключения договора транспортной экспедиции с принятием на себя обязательства заключить договор перевозки с третьим лицом. Договор фрахтования также подразумевает заключение договора перевозки груза конкретным установленным видом транспортного средства. Планирование перевозок груза осуществляется организационным договором. Взаимодействие договора транспортной экспедиции и договора перевозки, договора фрахтования и договора перевозки, договора транспортной экспедиции, договора фрахтования и договора перевозки спо-

способствует достижению правового и экономического результата – перемещение грузов.

Общая направленность указанных договоров по достижению желаемого правового результата позволяют объединить организационный договор, договор транспортной экспедиции, договор фрахтования в группу договоров, которые опосредуют договор перевозки грузов. Данный подход требует формирования единого универсального правового регулирования договорных отношений при комплексном применении опосредующих договоров и договора перевозки грузов автомобильным транспортом. Только в этом случае можно сбалансировать законодательство в области перевозок грузов автомобильным транспортом, что позитивно отразится на стабилизации экономики Российской Федерации, будет содействовать расширению новых экономических связей, повышению объемов и качества услуг, предоставляемых организациями и индивидуальными предпринимателями в сфере автомобильных перевозок грузов.

Таким образом, **актуальность темы диссертации** объясняется значением комплексного изучения положений о договорах в части перевозок грузов, изложенных в Гражданском кодексе РФ и Уставе 2007 г., в рамках эволюции автотранспортного законодательства.

Степень научной разработанности проблемы. К авторам исследований перевозки грузов автомобильным транспортом можно отнести фундаментальные труды М.М. Агаркова, М.К. Александрова-Дольника, В.К. Андреева, М.А. Аллахвердова, А.Г. Быкова, И.А. Верховского, В.В. Витрянского, Р.Я. Вишневецкой, А.И. Горожанина, Г.С. Гуревича, Г.А. Дегтярева, В.П. Дуюна, Ф.М. Лучанского, И.Б. Новицкого, Г.Д. Отнюковой, Д.И. Половинчика, А.Н. Романовича, А.М. Рубина, Г.П. Савичева, М.А. Тарасова, Р.Ш. Цинцадзе, Х.И. Шварца, Н.А. Яковлева и др.

С переходом к рыночным отношениям появляются работы, в которых авторы пытаются сбалансировать транспортное законодательство советских времен с изданными нормативными правовыми актами в условиях рыночных отношений. Более того, они принимают позицию о договоре тех авторов, чьи работы были созданы в рамках административно-командной системы, предполагающей плановую экономику (В.А. Егиазарова (2004 г.), Г.А. Елдашова (2006 г.), В.А. Елизарова (2005 г.), Б.Д. Завидова (1993 г.), В.Н. Гречухи (2002 г.), Т.А. Ивановой (2004 г.), В.М. Кондратьева (1990 г.), В.И. Савина (2002 г.), И.В. Спирина (2006 г.)). Лишь отдельные авторы, например В.В. Витрянский (2001 г.), пытаются взглянуть на проблему по-новому. Но работы этих авторов созданы до опубликования Устава 2007 г., а значит не отражают новое законодательное решение вопроса.

В настоящее время появились диссертационные исследования Ю.А. Лончаковой (2009 г.), И.А. Стрельниковой (2009 г.), в которых проведен анализ Устава 2007 г., обосновываются предложения по его совершенствованию, сопоставляется договор перевозки с перевозками иными видами транспорта – железнодорожным, водным, авиационным.

Вместе с тем до настоящего времени отсутствует системный подход к изучению договорных отношений по перевозке грузов автомобильным транспортом. При этом ряд авторов в рамках диссертационных работ проводили системные исследования правовых явлений (А.М. Васильев (1976 г.), Л.О. Красавчикова (1996 г.), В.А. Лапач (2002 г.), Л.А. Чеговадзе (2005 г.)). Весьма немногочисленны монографические исследования, посвященные фундаментальному изучению системы договоров (Ю.В. Романец (2004 г.)), основных и вспомогательных обязательств (А.И. Хаснутдинов (1995 г.)), механизму осуществления прав и исполнения обязанностей, который отражает современный целостный подход к изучению договорных отношений (Е.В. Вавилин

(2009 г.)).

Таким образом, в настоящее время недостаточно работ, отражающих в полном объеме взгляд на договорные отношения перевозок грузов автомобильным транспортом в условиях реализации перевозки с помощью опосредующих договоров – организационного договора, договора транспортной экспедиции, договора фрахтования.

Объектом диссертационного исследования выступают общественные отношения по обеспечению перевозок грузов автомобильным транспортом.

Предмет диссертационного исследования составляют договор перевозки, опосредующие его договоры (организационный договор, договор транспортной экспедиции, договор фрахтования) и содержание нормативных актов, регулирующих перевозку грузов автомобильным транспортом.

Цель и задачи диссертационного исследования. Исходя из научной и практической актуальности и значимости сформулированной проблемы, учитывая неудовлетворенность степенью ее научной разработанности на современном этапе развития, определена следующая **главная цель исследования:** посредством изучения эволюции автотранспортного законодательства и совокупности договоров, опосредующих договор перевозки грузов автомобильным транспортом, разработать предложения по реализации норм Устава 2007 г. в части перевозок грузов.

В соответствии с поставленной целью в диссертации определены следующие конкретные **задачи исследования:** выявить закономерности эволюции законодательного оформления перевозок грузов автомобильным транспортом в России; проанализировать законодательство, регулирующее перевозку грузов автомобильным транспортом в условиях перехода к рыночным отношениям; установить закономерности формирования нового законодательства, регулирующего отношения по перевозке грузов автомобильным

транспортом; определить понятие «система договоров», обеспечивающих перевозку грузов автомобильным транспортом, в условиях развития научных знаний в области общей теории систем; выявить совокупность договоров, опосредующих процесс перевозок грузов автомобильным транспортом, путем анализа природы договора перевозки, организационного договора, договора транспортной экспедиции, договора фрахтования; исследовать субъективные права правомочных лиц при перевозке грузов автомобильным транспортом; установить основания и особенности заключения договора перевозки грузов автомобильным транспортом при наличии опосредующих его договоров; определить стороны договора перевозки грузов автомобильным транспортом при наличии опосредующих его договоров; установить основания прекращения договоров, опосредующих процесс перевозок грузов автомобильным транспортом, договора перевозки, обязанности и ответственность сторон; выявить проблемы применения нового законодательства, регулирующего перевозки грузов автомобильным транспортом.

Методологической основой диссертационного исследования является совокупность научных методов и приемов, включающих в себя комплексный анализ явлений и процессов: конкретно-исторический, диалектологический, диалектико-материалистический, системный, сравнительный, социологический. При решении поставленных задач использовался ряд специальных методов, в том числе структурно-функциональный, методы моделирования и прогнозирования.

Положения, рекомендации, выводы диссертационного исследования сформировались в процессе изучения анализа, обобщения и использования трудов отечественных и зарубежных ученых, а также нормативных правовых актов в области транспортного права.

Указанные методы применялись в сочетании с требованиями объектив-

ности, всесторонности и принципа конкретности.

Теоретическую базу диссертации составили монографии, статьи и публикации:

по гражданскому праву: Т.Е. Абовой, М.М. Агаркова, С.С. Алексеева, М.К. Александрова-Дольника, М.А. Аллахвердова, Н.А. Барина, М.И. Брагинского, М.М. Бурмистрова, А.Г. Быкова, Е.В. Вавилина, И.А. Верховского, В.В. Витрянского, В.В. Долинской, Г.И. Гусакова, Г.А. Дегтярева, Г.А. Елдашова, В.А. Елизарова, И.В. Елисеева, Д.К. Зотова, М.С. Ильчука, О.С. Иоффе, А.Ю. Кабалкина, Л.Г. Калпина, Э.М. Крамарова, Ф.М. Лучанского, С.Г. Ляпунова, А.Л. Маковского, М.Г. Масевич, Д.А. Медведева, Б.Н. Мезрина, В.П. Мозолина, С.Ю. Морозова, Д.И. Половинчика, Л.И. Рапопорта, Ю.С. Решетова, Ю.В. Романца, А.Н. Романовича, А.М. Рубина, Г.П. Савичева, О.Н. Садикова, А.А. Серветника, А.П. Сергеева, В.Т. Смирнова, Е.А. Суханова, М.А. Тарасова, В.А. Тархова, С.С. Ушакова, А.И. Хаснутдинова, М.Е. Ходунова, З.И. Цыбуленко, А.Я. Шора, К.К. Яичкова, В.Ф. Яковлева и др.;

работы по общей теории государства и права, отраслевым юридическим наукам и философии: П.К. Анохина, А.М. Васильева, В.Б. Исакова, М. Капустина, С.А. Корелиной, Д.А. Керимова, Д.А. Ковачева, С.А. Комарова, Г.Н. Комковой, А.В. Малько, Н.И. Матузова, А.С. Мордавца, И.В. Ростовщикова, Ю.А. Урманцева, Р.О. Халфиной, К.В. Шундикова и др.;

работы зарубежных авторов на иностранных языках: Thomas Wieske, Rolf–Ernst Noelke, Fremuth Fritz/Thume, Karl Heinz, Oelfke Wolfgang и др.

Эмпирическую базу исследования составили: Конституция РФ; законодательные и иные нормативные правовые акты РФ, СССР, РСФСР; материалы законопроектов; зарубежное транспортное законодательство; материалы судебной и арбитражной практики.

Научная новизна исследования. Настоящая работа – это комплексное

исследование договора перевозки и договоров, опосредующих процесс перевозок грузов автомобильным транспортом. Сформулировано авторское представление осуществления договорных отношений, основанных на положениях Устава 2007 г. в части перевозок грузов.

Автором обобщены теоретические правовые основания развития договорных отношений и выявлены закономерности эволюции законодательного оформления перевозок грузов автомобильным транспортом в России. Проанализировано законодательство, регулирующее перевозки грузов автомобильным транспортом в условиях перехода к рыночным отношениям, и установлены закономерности формирования нового законодательства, регулирующего перевозки грузов автомобильным транспортом.

В условиях развития научных знаний в области общей теории систем определено понятие «система договоров», опосредующих перевозку грузов автомобильным транспортом. Выявлены критерии формирования взаимодействия договоров перевозки грузов автомобильным транспортом, позволяющие определить договоры, способствующие реализации перевозки грузов. Установлены основания и выявлены особенности заключения договора перевозки грузов автомобильным транспортом с помощью опосредующих его договоров; определены стороны договора перевозки грузов автомобильным транспортом при наличии опосредующих его договоров; установлены основания прекращения договоров, опосредующих процесс перевозок грузов автомобильным транспортом, договора перевозки, обязанности и ответственность сторон; выявлены проблемы применения нового законодательства, регулирующего перевозки грузов автомобильным транспортом.

Положения, выносимые на защиту диссертации:

1. Характерные черты и преемственность основных начал осуществления перевозок состоят в следующем: унификации законодательства, регулирующего отношения по перевозке грузов; расширении прав организаторов

автотранспортных услуг в планировании хозяйственной деятельности; усилении их ответственности за конечные результаты; сокращении сроков доставки грузов и обеспечении его сохранности. Законодательное оформление перевозок грузов автомобильным транспортом на разных этапах исторического развития явилось отражением правовой политики в этой сфере.

Современное законодательство расширило круг правовых возможностей, обеспечивающих весь процесс перевозки. Наряду с договором перевозки, организация перевозки и другие услуги при перевозке грузов обеспечиваются договором транспортной экспедиции. Планирование перевозок груза осуществляется организационным договором. Необходимость предоставления определенного транспортного средства для перевозки груза – договором фрахтования.

2. Получение конечного результата – перемещение груза – лежит в основе организации упорядоченного взаимодействия договоров: договора перевозки, организационного договора, договора транспортной экспедиции и договора фрахтования. Данные договоры объединены общей направленностью – правовое обеспечение процесса перевозки грузов автотранспортом. Последовательное осуществление данных договоров гарантирует желаемый результат – перемещение грузов. Таким образом, взаимодействие договоров – организационного договора, договора транспортной экспедиции, договора фрахтования с договором перевозки удовлетворяет интересы всех участников процесса перевозки в рыночных условиях.

3. Анализ правовой природы организационного договора, договора транспортной экспедиции, договора фрахтования позволил выделить их общие признаки: направленность договора; предмет договора; возмездность (безвозмездность); консенсуальность (реальность) договора; субъектный состав; признак основного (вспомогательного) договора. Договоры, наделенные перечисленными признаками, обеспечивают правовую и экономическую

эффективность перевозки грузов автомобильным транспортом и составляют совокупность договоров, способствующих реализации процесса перевозки.

4. Выявленная совокупность договоров, способствующих осуществлению перевозки грузов автомобильным транспортом, позволила сформировать авторское суждение реализации субъективных прав и обязанностей, закрепленных законодательно и направленных на осуществление фактических, юридически значимых действий участников правоотношений по перевозке грузов автомобильным транспортом, позволяющих достичь конечный правовой результат – доставку груза к месту назначения в указанный срок.

При осуществлении перевозки груза с помощью опосредующих договоров удовлетворение интереса управомоченного лица зависит от действий обязанных лиц. В ряде случаев собственник груза в целях обеспечения удовлетворения своего интереса передает права, непосредственно предоставленные ему законом, третьим лицам. Таким образом, экспедитор в интересах собственника груза, на основании его волеизъявления может заключить договор перевозки или договор фрахтования с третьими лицами, либо осуществить перевозку своими силами, тем самым реализуя субъективное право собственника груза. Собственнику груза важно достичь определенной правовой цели – перемещение груза, следовательно, реализация субъективного права в договорных отношениях по перевозке грузов автомобильным транспортом с помощью опосредующего транспортно-экспедиционного договора зависит исключительно от поведения обязанных лиц. Интерес управомоченного лица влияет на выбор способов реализации субъективного права.

5. Сделан вывод, что наряду с общепризнанными основаниями (заказ, заявка), основанием заключения договора перевозки грузов автомобильным транспортом могут быть консенсуальные договоры, опосредующие перевозку грузов, к которым относятся организационный договор, договор транспортной экспедиции и договор фрахтования.

6. Предлагается рассматривать заключение договора перевозки и опосредующих его договоров как части процесса перевозки груза, а именно как единый правовой механизм, обеспечивающий весь процесс перевозок грузов. Таким образом, если груз перевозится в соответствии с договором фрахтования, подтверждением о заключении договора перевозки будет служить заказ-наряд на предоставление транспортного средства.

Заключение сторонами договора транспортной экспедиции, сочетающего в себе элементы договора перевозки грузов и транспортной экспедиции, не влечет за собой смешения двух различных правовых институтов. Взаимодействие договора перевозки и организационного договора, договора транспортной экспедиции, договора фрахтования способствует наиболее эффективному осуществлению договора перевозки грузов автомобильным транспортом. Исполнение основного договора, когда перевозка осуществляется с помощью служебных договоров, зависит от исполнения обслуживающего договора, что в определенной мере позволяет говорить о системе договоров перевозки автомобильным транспортом.

7. При совокупности договоров, опосредующей весь процесс перевозки грузов, структура правоотношений субъектов перевозки может быть сложной, построенной на взаимодействии и взаимозависимости различных этапов единого процесса, цель которого – доставка объекта перевозки в пункт назначения. Она не может быть достигнута при участии лишь двух субъектов – грузоотправителя и перевозчика. Автором обосновывается возможность моделирования различной структуры договорных отношений, в которых могут быть совмещены функции перевозчика и экспедитора, когда перевозка осуществляется на основании договора транспортной экспедиции и экспедитор является перевозчиком. Если экспедитор не имеет возможности самостоятельно осуществить перевозку, он заключает договор перевозки или договор фрахтования с третьими лицами. В результате происходит совмещение грузоотправителя и экспедитора, грузополучателя и экспедитора, экспедитора и фрахтователя. В

случаях осуществления перевозки на основании договора фрахтования могут быть совмещены функции перевозчика и фрахтовщика.

8. При выявленной взаимосвязи договоров перевозки грузов автомобильным транспортом и опосредующих его договоров, основания их прекращения должны быть общими. Например, в действующем законодательстве основания прекращения договора перевозки и договора транспортной экспедиции не совпадают. В частности, по договору перевозки грузов односторонний отказ исполнения обязательства, как основание прекращения договора, отсутствует, тогда как по договору транспортной экспедиции данное основание закреплено законодательно. В связи с этим нуждаются в корректировке такие нормативные акты, как Устав 2007 г., Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» и правила, принятые на их основе.

Проведенное исследование позволило диссертанту сделать ряд предложений по совершенствованию законодательства.

Поскольку опосредующие договоры являются основанием возникновения договора перевозки, необходимо ч. 5 ст. 8 Устава 2007 г. дополнить следующими словами: «если иное не предусмотрено соглашением сторон».

Учитывая положения ст. 310 и 806 ГК РФ, предоставляющие возможность одностороннего отказа от исполнения договора сторонам, для более удобного практического применения целесообразно дополнить гл. 6 Устава 2007 г. положением об одностороннем отказе от исполнения договора перевозки: «Перевозчик, фрахтовщик, грузоотправитель, грузополучатель, фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора перевозки, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая об этом, возмещает другой стороне убытки и уплачивает штраф в размере десяти процентов от суммы понесенных затрат».

В целях единообразного толкования закона необходимо установить на уровне Устава 2007 г. примерный перечень причин, не зависящих от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя, которые освобождают перевозчика от ответственности за утрату груза, или изложить п. 3 ст. 36 Устава 2007 г. в редакции: «иные не зависящие от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя причины, предотвращение и устранение которых было невозможно».

Для исключения уклонения от ответственности за утрату груза, когда экспедитор не осуществляет перевозку своими силами и не является фактическим владельцем груза, следует обязать экспедитора выдать доверенность перевозчику на получение груза у грузоотправителя. В связи с этим целесообразно дополнить п. 4 ст. 4 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» следующими словами: «Когда экспедитор не осуществляет перевозку своими силами и не является фактическим владельцем груза, экспедитор обязан выдать доверенность перевозчику на получение груза у грузоотправителя».

Практическая значимость исследования заключается в том, что установленные закономерности, сформулированные положения и выводы, изложенные в диссертации, могут стать для законодателя основой осуществляемых коррективов в отношении нового Устава 2007 г. в части перевозок грузов.

Материалы диссертации могут быть приняты во внимание при применении их в предпринимательской практике юридических лиц, а также в учебном процессе при подготовке общих и специальных курсов в юридических учебных заведениях, при разработке пособий и методических заданий.

Кроме того, содержащиеся в диссертации материалы могут послужить основой для дальнейших научных исследований.

Апробация результатов исследования. Диссертация выполнена и обсуждена на кафедре гражданского права Саратовской государственной академии права.

Основные выводы и предложения, представленные в диссертации, были

опубликованы в двенадцати статьях, а также нашли свое отражение в докладах и тезисах на следующих конференциях: международной научно-практической конференции «Политико-правовые технологии взаимодействия власти, общества и бизнеса в регионах» (СГУ, г. Саратов, 2–3 июля 2010 г.); международной научно-практической конференции «Политико-правовые проблемы взаимодействия власти и бизнеса в условиях кризиса», посвященной 15-летию Саратовской областной Думы и 100-летию Саратовского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского (СГУ, г. Саратов, 2–3 июля 2009 г.); международном конституционном форуме, посвященном 15-летию Саратовской областной Думы и 100-летию Саратовского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского (СГУ, г. Саратов, 15 декабря 2009 г.); международной научно-практической конференции «Тенденции развития частного права в условиях рыночной экономики» (СГАП, г. Саратов, 24–25 сентября 2008 г.); международной научно-практической конференции, посвященной 90-летию юридического факультета Саратовского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского «Политико-правовые основы предпринимательства в России» (СГУ, г. Саратов, 2–3 июля 2007 г.); II Всероссийской научно-практической конференции «Право и государство, общество и личность: история, теория, практика» (КГПИ, г. Коломна, 20–21 апреля 2007 г.); международной VI научной конференции молодых ученых «Актуальные проблемы частного правового регулирования» (г. Самара, 28–29 апреля 2006 г.).

Структура диссертации обусловлена целью, задачами и логикой исследования. Работа состоит из введения, двух глав, объединяющих шесть параграфов, заключения, списка нормативно-правовых актов и литературы.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы диссертации, определяются цель и задачи, излагаются методологическая, теоретическая и эмпирическая база, раскрывается ее научная новизна, теоретическая и практиче-

ская значимость, формулируются основные положения, выносимые на защиту, приводятся данные об апробации результатов исследования и структуре диссертации.

В первой главе «Договоры, опосредующие перевозку грузов автомобильным транспортом» исследуется эволюция законодательства по перевозке грузов автомобильным транспортом в России, выявлены договоры, направленные на реализацию перемещения груза и признаки формирования взаимодействия договора перевозки с организационным договором, договором транспортной экспедиции и договором фрахтования.

В первом параграфе «Формирование законодательства, регулирующего договорные отношения перевозки грузов автомобильным транспортом» автором при помощи исторического подхода к анализу законодательства об автомобильном транспорте выделены особенности развития законодательства в связи с конкретными историческими условиями.

До начала Великой Отечественной войны была сформирована основа законодательного регулирования перевозки грузов автомобильным транспортом. В первую очередь в законодательстве были закреплены нормы об органах управления автомобильным транспортом, созданы подзаконные нормативные правовые акты, касающиеся перевозки грузов автотранспортом, разработана теоретическая база автоперевозок.

Для военного периода характерно использование автомобилей для нужд фронта.

В послевоенный период, до экономической реформы 1965 г., руководство страны взяло курс на восстановление и дальнейшее развитие автоперевозок грузов. Намеченные задачи в этом направлении решались путем внедрения прогрессивных форм хозяйствования: расширение прав предприятий общего пользования, развитие централизованных перевозок, внедрение договорной формы отношений органов автотранспорта с грузоотправителями и

грузополучателями. В результате экономической реформы в 1965 г. грузооборот автомобильного транспорта и автотранспорта общего пользования увеличился в несколько раз.

Для периода с 1965 по 1985 г. характерна систематизация автотранспортного законодательства с целью повышения экономической эффективности автоперевозок.

В условиях перестройки перевозка груза автомобильным транспортом характеризовалась расширением прав автотранспортных организаций в планировании и хозяйственной деятельности, усилением их ответственности за конечные результаты.

В 1990 г. Россия взяла курс на качественно новые рыночные отношения в экономике, требующие и нового подхода к автотранспортному законодательству. Наступил новый современный период формирования автотранспортного законодательства. Россия вышла на новые рубежи законодательного оформления всего комплекса отношений, возникающих при оказании услуг автомобильным транспортом.

Устав 2007 г. определяет права, обязанности и ответственность перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, грузовладельцев и владельцев объектов транспортной инфраструктуры, регулирует отношения, возникающие между ними в процессе осуществления грузовых перевозок автомобильным транспортом. Положения Устава соответствуют нормам ГК РФ в части, регулирующей перевозку грузов; в нем также отмечается, что перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными договорами Российской Федерации. К отношениям, связанным с перевозками грузов для личных, семейных, домашних или иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд, применяются положения законодательства Российской Федерации о защите прав потребителей.

С одной стороны, Устав 2007 г., в отличие от своего предшественника – Устава 1969 г., значительно расширяет возможности сторон регулировать их отношения на основе заключаемых договоров. Это положение соответствует принципам рыночной экономики и будет способствовать развитию конкуренции среди предпринимателей, занятых в этой сфере деятельности.

С другой стороны, Устав 2007 г., состоящий из восьми глав, объединяющих в себе всего сорок четыре статьи, не дает понятия «договор перевозки грузов», непонятно его соотношение с договором об организации перевозок грузов и договором фрахтования, не конкретизированы Правила перевозки грузов, на которые делается ссылка, не адекватны права и обязанности сторон. Таким образом, Устав 2007 г. уже требует серьезных корректив.

Во втором параграфе «Система договоров перевозки грузов» автор, анализируя различные мнения, а также проведя собственные исследования природы договоров – организационного договора, договора транспортной экспедиции и договора фрахтования, приходит к выводу, что договор перевозки грузов автомобильным транспортом и опосредующие по отношению к нему договоры – организационный договор, договор транспортной экспедиции и договор фрахтования составляют основу системы договоров перевозок грузов автомобильным транспортом.

Понятие «система» не является чем-то новым, так как первые представления о ней возникли еще в античной философии.

В 1954 г. австрийский ученый Людвиг фон Берталанфи организовал международное общество по разработке общей теории систем. В этом же году под системой (от греч. *systema* – целое, составленное из частей; соединение) стали понимать множество элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которое образует определенную целостность, единство.

Многие авторы, взяв данную дефиницию за основу, формулировали собственное понятие системы. Большинство из определений системы содержали общие признаки и свойства, различные по внешнему выражению, но

раскрывающие внутренние ее признаки, присущие любой системе и определению ее понятия, в какой бы отрасли знаний они не рассматривались. Однако эти определения не вскрывали того фактора, который из множества компонентов с беспорядочным взаимодействием организует упорядоченное множество – систему. Его отсутствие не давало возможности установить «изоморфность между явлениями различного класса» и объяснить «способность системы к самоорганизации», поэтому в качестве основного «операционального» фактора было введено такое понятие, как «системообразующий фактор» — полезный результат деятельности системы. С учетом этой поправки было предложено понимать под системой комплекс таких избирательно вовлеченных компонентов, у которых взаимодействие и взаимоотношения принимают характер взаимодействия компонентов для получения фокусированного правового результата.

Автор, основываясь на данном определении, установил, что договор перевозки и опосредующие перевозку грузов договоры – организационный договор, договор транспортной экспедиции, договор фрахтования, как избирательно вовлеченные компоненты, взаимодействующие между собой, по закону системы примут характер взаимодействия для получения желаемого результата.

В третьем параграфе «Критерии формирования взаимодействия договоров перевозки грузов автомобильным транспортом» автором исследуются признаки формирования взаимодействия договорных отношений.

Сформулированное автором понятие системы в полной мере проектируется на систему гражданских договоров по предложенным автором критериям: направленность договора; особенности субъектного состава договора; предмет договора; возмездность (безвозмездность) договора; признак основного (вспомогательного) договора.

Под направленностью договора как системным признаком следует понимать конечные правовой и экономический результаты, на достижение ко-

торых направлены основные действия участников договора. Участники процесса перевозки моделируют договорные отношения в рамках, предложенных законодателем правовых конструкций, направленных на фактическое удовлетворение интереса участников в перемещении груза. Достижение конкретного промежуточного правового результата способствует осуществлению конечной цели договорных отношений.

Особенности субъектного состава характеризуются: экономическим неравенством контрагентов; фигуру предпринимателя как нормообразующий фактор; иные особенности субъектного состава, выражающиеся в специфическом характере деятельности участника договора и влияющие на правовое регулирование договора.

Понимая предмет договора как материальный объект, по поводу которого складывается гражданское правоотношение, та или иная его специфика порождает особенности правового регулирования договора.

Поскольку все гражданские договоры можно условно разделить на возмездные и безвозмездные, то это разграничение следует учитывать в ходе взаимодействия договоров перевозки. При этом следует иметь в виду, что возмездность (безвозмездность) договора как системный признак служит основой для разграничения обязательств в рамках более глубокого признака – его направленности.

Для практического грамотного применения участниками гражданских правоотношений договоров, опосредующих договор перевозки, автор обратил внимание на механизм осуществления гражданских прав и обязанностей сторон в процессе перевозки.

При осуществлении перевозки с помощью опосредующих договоров удовлетворение интереса управомоченного лица зависит от действий обязанных лиц. Только фактические действия, реальное поведение субъектов по осуществлению прав и исполнению обязанностей позволят определить меру реализации субъективного права. Данный подход позволит наиболее ясно

определить эффективный механизм осуществления субъективных прав и обязанностей.

В ряде случаев собственник груза в целях обеспечения удовлетворения своего интереса передает третьим лицам права, которые предоставлены непосредственно ему законом. Таким образом, экспедитор в интересах собственника груза, на основании его волеизъявления может заключить договор перевозки или договор фрахтования с третьими лицами либо осуществить своими силами перевозку, тем самым реализуя субъективное право собственника груза. Следовательно, реализация субъективного права в договорных отношениях по перевозке грузов автомобильным транспортом при помощи опосредующих договоров зависит исключительно от поведения обязанных лиц. Интерес управомоченного лица влияет на выбор способов реализации субъективного права.

Осуществление прав и обязанностей по перевозке грузов формируется двумя способами: на основании основного договора перевозки и при помощи опосредующих договоров (организационного договора, договора транспортной экспедиции и договора фрахтования), которые направлены на совершение договора перевозки грузов.

Процесс перевозки грузов, осуществляемый через опосредующие договоры, складывается из сделок, объединенных общей юридической целью. Последовательность совершения вспомогательных действий, вариантность их моделирования формируют содержание каждого отдельного юридического действия. Иными словами, для каждого договорного отношения по перевозке грузов будет характерен свой набор юридических действий.

Опосредующие договоры нацелены на реализацию основного правоотношения по перевозке грузов автомобильным транспортом. Последовательные действия исполнения опосредующих договоров выражают динамику реализации транспортных отношений. Участники процесса перевозки моделируют договорные отношения в рамках предложенных законодателем пра-

вовых конструкций, направленных на фактическое удовлетворение интереса участников в перемещении груза. Фактическое удовлетворение интереса участников перевозки заключается в обеспечении наступления заключительной стадии – перемещение груза в пространстве.

Учитывая рассмотренные системные признаки, договор об организации перевозок грузов, договор транспортной экспедиции и договор фрахтования можно объединить как договоры, опосредующие договор перевозки грузов автомобильным транспортом. Данные договоры как избирательно вовлеченные компоненты, взаимодействующие между собой, по закону системы примут характер взаимодействия для получения фокусированного полезного результата – эффективного правового обеспечения перевозки грузов автомобильным транспортом.

Вторая глава «Стороны, правовые основания заключения и прекращения договоров перевозки грузов автомобильным транспортом» посвящена анализу оснований заключения, прекращения договоров перевозки грузов и составу участников перевозки.

Первый параграф «Основания заключения договоров» посвящен исследованию в области основания заключения договора перевозки и договоров, опосредующих перевозку грузов автомобильным транспортом.

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок, то есть оснований. Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного их согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Это достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке и выражается в определенных правовых формах, причем данный вопрос имеет некоторые сложности в связи с переходом России к рыночным отношениям и отказом от ранее сложившихся стереотипов.

Значение организационного договора заключается в том, что он направлен на организацию заключения в будущем основного договора, но не на организацию комплекса услуг. Такой подход не может принести экономической эффективности, а равно и максимальной прибыли, составляющей основу рыночной экономики. Понимая это, законодатель в Федеральном законе № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» и Правилах транспортно-экспедиционной деятельности конкретизировал положения о транспортной экспедиции, изложенные в ст. 801 ГК РФ. Теперь транспортно-экспедиционная деятельность рассматривается как вид целого комплекса услуг: организация перевозки груза; заключение договоров перевозки груза; обеспечение отправки и получения груза; иные услуги, связанные с перевозкой груза. В свою очередь договор транспортной экспедиции сформулирован как гражданско-правовая сделка, в соответствии с которой одна сторона (экспедитор) за вознаграждение принимает на себя обязательство по поручению и за счет другой стороны (клиента) оказать транспортно-экспедиционные услуги (п. 4 Правил транспортно-экспедиционной деятельности). Данный договор является вспомогательным по отношению к договору перевозки грузов, консенсуальным, а значит и основанием для его заключения может быть согласование сторон, вытекающее из договора перевозки грузов автотранспортом.

Что касается договора фрахтования, то он заключается в письменной форме (ч. 1 ст. 18 Устава 2007 г.) на основании заказа-наряда для предоставления транспортного средства для перевозки груза (ч. 4 ст. 18 Устава 2007 г.). При этом, признавая договор фрахтования консенсуальным, законодатель делает оговорку: «если иное не предусмотрено соглашением сторон», можем полагать, что договор фрахтования может оформляться не только на основании заказ-наряда.

Несколько по-иному будут определяться основания заключения основного договора. Отдельные авторы предлагают в качестве оснований заключения договора перевозки грузов считать заявку (заказ). Однако в рыночных условиях, когда преобладающим считается экономическая эффективность, следует расширить поле оснований заключения договора перевозки. Иначе говоря, по согласованию сторон в качестве оснований заключения договора перевозки, кроме заявки (заказа), могут быть определены и иные основания, например договор транспортной экспедиции и договор фрахтования, подтверждающие намерение грузоотправителя заключить договор перевозки груза, не противоречащие гражданскому законодательству. Однако в этом случае следует дополнить ч. 5 ст. 8 Устава 2007 г. словами: «если иное не предусмотрено соглашением сторон».

Таким образом, основанием заключения договора перевозки грузов автомобильным транспортом могут быть договоры, опосредующие перевозку грузов. Такой подход позволит развивать рыночные отношения в части перевозок грузов автомобильным транспортом.

Во втором параграфе рассмотрены «Стороны договоров». По мнению диссертанта, Устав 2007 г., значительно расширивший возможности сторон регулировать их правоотношения на основе заключаемых договоров, с одной стороны, дает возможность заключать договор перевозки грузов, где весь комплекс транспортно-экспедиционных услуг исполняет сам перевозчик. Сторонами такого договора выступают: грузоотправитель – физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной; перевозчик – юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки груза обязанность перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать управомоченному на его получение лицу; грузополучатель – физическое или юридическое лицо, управомоченное на получение груза.

Однако, с другой стороны, если мы преследуем цель достижения наибольшей экономической эффективности от процесса перевозки грузов, и, в связи с этим рассматриваем договоры, обеспечивающие перевозку грузов как систему, то сторонами данных договоров будут выступать несколько иные лица. Так, грузоотправитель, заключая вспомогательный договор транспортной экспедиции, становится клиентом, принявшим на себя обязательство оплатить выполнение транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых экспедитором – второй стороной, выполняющей или организующей выполнение транспортно-экспедиционных услуг. И коль это система договоров, обеспечивающих процесс перевозки грузов, то экспедитор, заключая, в свою очередь, договор перевозки грузов с перевозчиком – стороной основного договора перевозки грузов, сам становится одной из сторон данного договора, а грузополучатель, участвующий в данном процессе, в соответствии с концепцией трехстороннего договора, выступает третьей стороной. Но это только один из вариантов реализации процесса перевозки, в котором грузополучатель совпадает с одной из сторон опосредующего договора – клиентом. Каждое отдельное правовое моделирование договорных отношений реализации перевозки определит место грузополучателя в процесс перевозки. При комплексном применении договоров, обеспечивающих весь процесс перевозки грузов автомобильным транспортом, сторонами могут выступать лица, способствующие получению сфокусированного полезного результата – обеспечение правовой и экономической эффективности перевозки грузов автомобильным транспортом.

В третьем, последнем параграфе «Прекращение договоров», исследован процесс прекращения договора перевозки и договоров, опосредующих договор перевозки грузов автомобильным транспортом, а также обязанность и ответственность сторон данных договоров.

Во-первых, в качестве основания прекращения договоров, опосредующих весь процесс перевозки грузов, можно выделить прежде всего надлежащее исполнение сторонами той или иной конструкции договора своих обя-

занностей, изложенных как в Уставе 2007 г., так и в договорах по соглашению сторон. Основанием прекращения указанных договоров также может быть невозможность исполнения. Стоит отметить, что законодатель не устанавливает исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих от ответственности, закрепляя, в частности, и другие факты, свидетельствующие об отсутствии возможности сохранить груз всеми возможными способами. Исходя из этого, судебная практика по-разному трактует данные обстоятельства. В связи с подобными недостатками содержание закона приобретает абстрактный смысл и каждый правоприменитель понимает его по-своему. Более того, закон может стать инструментом для легализации неправомερных действий участников гражданских правоотношений.

Во-вторых, в случае неисполнения обязательства какой-либо стороной договоров, опосредующих весь процесс, является основанием наступления для них ответственности, однако могут встречаться случаи, когда неисполнение обязательства одной из сторон приводит к освобождению от ответственности. Например, когда экспедитор не осуществляет перевозку своими силами, не является фактическим владельцем груза и обязан был по договору транспортной экспедиции выдать доверенность перевозчику на получение груза. Данная обязанность экспедитором не была выполнена. Груз в место назначения не прибыл. Экспедитор был освобожден от ответственности. На наш взгляд, для устранения недобросовестных действий участников договорных отношений по перевозке грузов законодатель может обязать лицо, которое организывает перевозку грузов, выдавать доверенность перевозчику, который непосредственно будет ее осуществлять.

В-третьих, на практике неоднозначно решается вопрос об удовлетворении исковых требований грузоотправителя в части взыскания с него провозной платы при неисполнении перевозчиком-экспедитором обязательства о доставке груза по договору транспортной экспедиции. В одних случаях арбитражный суд отказывает в удовлетворении иска грузоотправителя в части взыскания провозной платы, в других – удовлетворяет аналогичные требова-

ния. Глава 40 Гражданского кодекса РФ (п. 3 ст. 796) предусматривает возмещение провозной платы грузоотправителю за утрату груза по вине перевозчика. Федеральный закон № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ч. 3 ст. 7) определяет размер возмещения провозной платы пропорционально утраченному, поврежденному грузу.

В настоящее время Уставом 2007 г. порядок переадресовки не урегулирован. В нем содержатся лишь положения о том, что «расходы на перевозку груза при его возврате или переадресовке возмещаются за счет грузоотправителя» (ч. 5 ст. 15 Устава 2007 г.). Однако ч. 4 ст. 15 Устава 2007 г. указывает на то, что порядок переадресовки устанавливается правилами перевозок грузов, которые находятся на стадии законодательного развития. В любом случае в правилах перевозки грузов должен содержаться раздел, регулирующий порядок переадресовки грузов, например, аналогичный разделу 8, который содержался в прежних Общих правилах перевозки грузов автомобильным транспортом.

Нередко на практике перевозка грузов автомобильным транспортом осуществляется посредством заключения сторонами договора транспортной экспедиции. Прекращение вспомогательного договора транспортной экспедиции возможно по инициативе одной из сторон с обязанностью возмещения убытков, а прекращение договора перевозки в одностороннем порядке гражданским законодательством не предусматривается.

Для уяснения порядка, к которому стремится законодатель, для облегчения понимания не только буквы закона, но и формирования правовых суждений относительно существа самого применения законодательства необходимо единое регулирование договорных отношений перевозки грузов автомобильным транспортом.

В **заключении** формулируются обобщенные выводы и предложения, разработанные в ходе проведенного диссертационного исследования в соответствии с его целью и задачами.

Основные положения работы изложены в следующих публикациях:***Публикации в ведущих рецензируемых журналах и изданиях, рекомендуемых ВАК Минобрнауки РФ***

1. *Фаст О.Ф.* К вопросу о новом законодательстве об автоперевозках // Вестник Саратовской государственной академии права. Саратов, 2008. № 4 (62). С. 179–181 (0,2 п. л.).
2. *Фаст О.Ф.* Некоторые аспекты ответственности по договору перевозки пассажиров // Современное право. М., 2006. № 11. С. 11–12 (0,2 п.л.).
3. *Фаст О.Ф.* Актуальные проблемы автомобильного законодательства // Правовая политика и правовая жизнь. Саратов; М., 2006. № 4 (25). С. 88–91 (0,3 п.л.).

Статьи, опубликованные в иных научных изданиях

4. *Фаст О.Ф.* Конституционные начала в договорных отношениях перевозки грузов автомобильным транспортом // Конституционный принцип справедливости: проблемы реализации: материалы международного конституционного форума, посвященного 15-летию Саратовской областной Думы и 100-летию Саратовского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского. Саратов: Наука, 2010. С. 246–249 (0,3 п.л.).
5. *Фаст О.Ф.* Место договора фрахтования в системе договоров перевозки автомобильным транспортом // Политико-правовые взаимодействия власти и бизнеса в условиях кризиса: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию Саратовской областной Думы и 100-летию Саратовского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 2009. С. 333–337 (0,3 п.л.).
6. *Фаст О.Ф.* Основания заключения договоров перевозки грузов автомобильным транспортом // Известия Саратовского университета. Сер.: Экономика. Управление. Право. Саратов, 2009. Т. 9, вып. 1. С. 88–93 (0,4 п.л.).
7. *Фаст О.Ф.* Прекращение договоров, опосредующих процесс перевозок грузов автомобильным транспортом // Известия Саратовского универси-

тета. Сер.: Экономика. Управление. Право. Саратов, 2008. Т. 8, вып. 2. С. 64–66 (0,3 п.л.).

8. *Фаст О.Ф.* Природа договора перевозки грузов автомобильным транспортом»: материалы международной научно-практической конференции «Политико-правовые основы предпринимательства в России» (2–3 июля 2007 г.), посвященной 90-летию юридического факультета Саратовского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 2008. С. 192–195 (0,2 п. л.).

9. *Фаст О.Ф.* История развития правового регулирования законодательства, связанного с организацией перевозок грузов автомобильным транспортом до принятия основ гражданского законодательства Союза ССР и союз // Известия Саратовского университета. Сер.: Экономика. Управление. Право. Вып. 1. Саратов, 2007. С. 80–85 (0,3 п.л.).

10. *Фаст О.Ф.* Отличительные черты договора перевозки груза в системе гражданско-правовых договоров: сборник научных статей участников II Всероссийской научно-практической конференции «Право и государство, общество и личность: история, теория, практика» (20–21 апреля 2007 г.). Коломна: Коломенский гос. пед. ин-т, 2007. С. 440–444 (0,25 п.л.).

11. *Фаст О.Ф.* Понятие обязательства перевозки грузов автомобильным транспортом: материалы международной VI научной конференции молодых ученых «Актуальные проблемы частноправового регулирования» (28–29 апреля 2006 г.). Самара: Универс-групп, 2006. С. 230–232 (0,25 п.л.).

12. *Фаст О.Ф.* Субъекты договора перевозки // Философская и правовая жизнь. Саратов; СПб.: Научная книга, 2002. Вып. 3. С. 229–235 (0,3 п.л.).