

На правах рукописи

Карпеев Олег Владимирович

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ В
ПРЯМОМ СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ**

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Саратов – 2013

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Ульяновский государственный университет».

Научный руководитель – доктор юридических наук, доцент
Морозов Сергей Юрьевич

**Официальные
оппоненты:**

доктор юридических наук, профессор, НОУ ВПО
«Московская академия экономики и права»,
профессор кафедры гражданско-правовых
дисциплин
Барков Алексей Владимирович

кандидат юридических наук, ФГБОУ ВПО
«Саратовская государственная юридическая
академия», доцент кафедры гражданского и
международного частного права
Ананьева Анна Анатольевна

Ведущая организация: **Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего
профессионального образования «Казанский
(Приволжский) федеральный университет»**

Защита диссертации состоится «21» июня 2013 г. в 11:00 часов на заседании Диссертационного совета Д-212.239.03 при Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Саратовская государственная юридическая академия» по адресу 410056, г. Саратов, ул. Чернышевского, 104, ауд. 102.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Саратовская государственная юридическая академия».

Автореферат разослан «_____» _____ 2013 г.

Учёный секретарь
диссертационного совета

Вавилин Евгений Валерьевич

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Своевременность исследования выбранной темы диссертации и востребованность полученных результатов проявляются одновременно, как минимум, в четырех аспектах.

1. Социально-экономический аспект. Специалистами практически всех отраслей научного знания, так или иначе исследующими вопросы транспорта, неоднократно отмечалась его особая роль для экономики России. «Транспортный комплекс – одна из фундаментальных составляющих институциональной экономической инфраструктуры, это «кровеносная система экономики»¹. Транспорт – одна из крупнейших базовых отраслей хозяйства, взаимодействующая со всеми сферами экономики. В «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»² отмечается особая роль транспортных коммуникаций в обеспечении ее территориальной целостности, создании единства экономического пространства. В то же время именно транспорт является основой обеспечения внешнеэкономических связей РФ, условием ее интеграции в систему глобальной экономики.

Особенностью транспортной системы России является невозможность покрытия всей ее территории «сетью одного вида транспорта», и необходимость, в связи с этим, сочетания преимуществ разных видов транспорта при осуществлении перевозки. Особенно это актуально для регионов Крайнего Севера и Дальнего Востока, для которых специфический способ перевозки – с привлечением нескольких видов транспорта является жизнеобеспечивающим и часто безальтернативным. Кроме того, в отдельных случаях, сочетание разных видов транспорта позволяет снижать себестоимость перевозок, повышать скорость доставки, обеспечивать соответствие транспортной деятельности ужесточающимся экологическим требованиям. Очевидно, что эффективное правовое регулирования

¹ Вавилин, Е.В., Петров, Д.Е. Транспортное законодательство в условиях развития предпринимательства и модернизации российской экономики // Правовая политика и правовая жизнь. 2010. № 2. С. 121.

² Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734 – р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2008. № 50. Ст. 5977.

отношений, складывающихся при осуществлении перевозки в прямом смешанном сообщении должно способствовать защите прав и законных интересов большого круга субъектов гражданского оборота.

2. Доктринальный аспект. Социально-экономическая значимость перевозок в прямом смешанном сообщении обуславливает необходимость научного обоснования нормативного регулирования отношений по организации взаимодействия участников перевозочного процесса. Несмотря на всплеск интереса к данной проблеме, который наблюдается в последнее время со стороны ученых-правоведов, ее решение носит фрагментарный, несистемный характер. К числу нерешенных проблем современной цивилистической науки можно отнести:

- отсутствие единства взглядов на понятие «перевозка в прямом смешанном сообщении» как специфического вида деятельности;
- неразработанность понятия «организация перевозки в прямом смешанном сообщении» как вида деятельности;
- неоднозначное отношение представителей цивилистической науки к существованию организационных отношений в предмете гражданского права;
- отсутствие в отечественной доктрине единых подходов к правовой квалификации организационных договоров, как основания возникновения отношений по организации перевозки в прямом смешанном сообщении;
- неоднозначность взглядов на правовую природу соглашения об организации перевозки в прямом смешанном сообщении между транспортными организациями;
- отсутствие целостного представления о правовой природе узлового соглашения как об элементе системы организационных договоров, направленных на обеспечение исполнения обязательств по перевозке в прямом смешанном сообщении.

3. Правотворческий аспект. Отдельные упоминания о разработке концепции Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» время от времени встречаются в специальной периодической литературе и СМИ, проект данного закона включен в план законопроектной деятельности¹.

Важность данного закона и необходимость его скорейшего принятия неоднократно подтверждалась на самом высоком уровне², однако, в современной юридической литературе отмечается, что, несмотря на длительное время, прошедшее после введение в действие второй части ГК РФ, упоминаемый в ст. 788 ГК РФ федеральный закон, на основании которого должны заключаться соглашения о порядке организации перевозки в прямом смешанном сообщении, так и не принят.

Отсутствие правовой базы, регулирующей общественные отношения в сфере перевозки в прямом смешанном сообщении, негативно сказывается на развитии транспортного комплекса страны и препятствует его интеграции в мировую транспортно-логистическую систему.

К недостаткам позитивного регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении следует отнести наличие противоречий в УЖТ РФ и КВВТ РФ в случае, если речь идет о взаимодействии внутреннего водного и железнодорожного транспорта. Кроме того, УЖТ РФ и КВВТ РФ нормируют только грузовые перевозки, тогда как ГК РФ упоминает о перевозке грузов, пассажиров, багажа.

Кроме того, особенностью регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении является концептуальное заимствование основной массы нормативного материала из утратившего актуальность законодательства, предназначавшегося для регламентации отношений, складывающихся в рамках плановой экономики. В то же время, изучение

¹ План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2011 год. Утвержден распоряжением Минтранса России от 19.01.2011 г. № ИЛ-2-р. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.mintrans.ru/documents/detal.php?ELEMENT_ID=15558

² Иванов призвал ускорить принятие закона о смешанных перевозках. // «Вести. Ru» от 22 октября 2008 г. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://news.mail.ru/politics/2119586/?state=16>

опыта организации такого рода перевозок за рубежом и в международном сообщении, построенных на принципах рыночной экономики, позволяет прийти к выводу о почти полном несовпадении применяющихся там в данной сфере деятельности договорных конструкций с российским правом.

Следует также отметить несоответствие «текущего» позитивного правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении требованиям сложившейся экономической парадигмы. В частности, отсутствует правовая регламентация статуса оператора прямой смешанной перевозки. Существующие правовые нормы не в полной мере регламентируют взаимодействие транспортных организаций в транспортных узлах. Отсутствует правовая регламентация перевозки пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении.

4. Правоприменительный аспект. Отсутствие должной правовой регламентации организации перевозки в прямом смешанном сообщении, очевидно, сказывается на общем увеличении количества споров, вытекающих из договора перевозки, в том числе – в прямом смешанном сообщении. Кроме того, складывающаяся при разрешении дел данной категории судебную практику нельзя назвать единообразной. Рост количества споров в абсолютных числах и процентном соотношении при отсутствии единообразной судебной практики не способствует определенности и стабильности гражданского оборота, в частности – снижает уровень достоверности оценки рисков, в том числе – в страховой деятельности. Это позволяет отметить в качестве существенной проблемы отсутствие единообразия судебной практики при разрешении споров об организации перевозки в прямом смешанном сообщении.

Степень научной разработанности темы исследования. В течение длительного времени организация перевозки в прямом смешанном сообщении привлекала внимание не только ученых-правоведов, но и представителей иных отраслей научного знания: экономики, логистики, менеджмента, техники и технологии. Отдельным вопросам рассматриваемой

сферы посвятили свои работы А.С. Балалаев, Н.Г. Вензик, Э.А. Гагарский, П.В. Куренков, Г.А. Левилов, С.В. Милославская, В.А. Персианов, К.И. Плужников, С.М. Резер, И.В. Серяпова, С.А. Уксусов, Д.В. Фомченков, К.В. Холопов, Л.И. Чурилов. Результаты данных исследований имеют определенное значение для изучения гражданско-правового аспекта данного вида деятельности.

Правовое регулирование перевозки в прямом смешанном сообщении, как особого вида договора перевозки, исследовалось отечественными цивилистами с конца XIX – начала XX вв. Однако, правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении не исчерпывается одним видом гражданско-правового договора. В связи с осуществлением указанной деятельности возникает сложный комплекс правоотношений.

Среди авторов, в разное время посвятивших свои работы изучению данного вопроса безусловно следует отметить Т.Е. Абову, М.К. Александрова-Дольника, Г. Б. Астановского, Н.П. Бурсу, А.Г. Быкова, В.А. Вайпана, В.В. Витрянского, В.А. Егiazарова, К.П. Змирлова, В.Л. Клячко, П.А. Курносенко, Н.Ф. Лопатину, В.Б. Ляндреса, И.А. Масляева, Н. Плавтова, Д.И. Половинчика, И.М. Рабиновича, В.Т. Смирнова, А.А. Соболева, В.Ю. Стаскониса, З.М. Стасюк, М.А. Тарасова, А.И. Хаснутдинова, М.Е. Ходунова, Х.И. Шварца, В.В. Якушева и др.

Обязательства по перевозке отдельными видами транспорта традиционно являются предметом диссертационных исследований, в последние годы договор перевозки грузов железнодорожным транспортом рассматривался в работах А.А. Довгополова, И.Н. Душиной. Отдельные аспекты перевозки грузов железнодорожным транспортом, в частности – оплата становились предметом исследования Л.А. Ковизиной.

Правовому регулированию договорных отношений по воздушному чартеру посвящена работа А.А. Старцевой.

Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом рассматривалось Р.А.О. Ахундовым, применительно к междугороднему сообщению – Л.В. Зарапиной, грузовых автомобильных перевозок – Г.А.О. Елдашовым и О.Ф. Фаст. Место договора автомобильной перевозки в системе транспортных договоров исследовалось Ю.А. Лончаковой, договор перевозки внутренним водным транспортом рассматривался в диссертационной работе О.Н. Припузовой.

Обязательства, возникающие из отдельных видов транспортных обязательств, также неоднократно становились предметом исследования, в частности, Е.Н. Астаховой, А.Е. Егоровым в своих работах рассматривался договор о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте, а договору об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта посвящена работа А.Р. Чаттаева.

Отдельные вопросы перевозки в прямом смешанном сообщении в контексте правового регулирования транспортной экспедиции освещены в работах Н.А. Андреевой, И.Е. Данилиной, А.В. Динеки, И.В. Динеки, С.П. Хмелёва.

Международные комбинированные перевозки грузов исследовались Е.З. Прокопьевой. Вопросам гражданско-правовой ответственности сторон при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении посвятил свое диссертационное исследование М.В. Демченко. Отдельное исследование, посвященное теоретическим и практическим аспектам договора перевозки в прямом смешанном сообщении, проведено В.В. Тюпой.

Рассмотрению проблем систематизации транспортных обязательств посвящена работа Н.Н. Тютриной и докторское диссертационное исследование С.Ю. Морозова.

Однако правоотношения по организации взаимодействия перевозчиков разных видов транспорта, участвующих в перевозке в прямом смешанном сообщении, и иных организаций, способствующих осуществлению этого

вида деятельности, не становились пока предметом отдельного комплексного исследования.

Цель и задачи исследования. Цель исследования состоит в разработке концепции системного регулирования общественных отношений в сфере организации перевозки в прямом смешанном сообщении.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие исследовательские задачи:

1. обосновать необходимость систематизации общественных отношений в сфере организации перевозки в прямом смешанном сообщении, исходя из их правовой природы, основываясь на системно-деятельностном подходе;
2. сформулировать понятия организации перевозки в прямом смешанном сообщении и перевозки в прямом смешанном сообщении как специфических видов деятельности;
3. выявить правовую природу правоотношений по организации перевозки в прямом смешанном сообщении;
4. определить понятия и виды договоров, регулирующих организацию перевозки в прямом смешанном сообщении;
5. научно обосновать правовую природу узлового соглашения, основываясь на анализе сущности регулируемых им организационных отношений;
6. выявить правовую природу отдельных элементов системы организации перевозки в прямом смешанном сообщении, предложить новые современные договорные конструкции, востребованные практикой для организации перевозок.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования являются регулируемые гражданским правом общественные отношения, складывающиеся в связи с организацией исполнения обязательств перевозчиками по договору перевозки в прямом смешанном сообщении, их состояние, перспективы развития правового регулирования.

Предмет исследования составляют: действующие, а также не вступившие в силу и утратившие силу российские и международные нормативно-правовые акты, регулирующие организацию исполнения договора перевозки в прямом смешанном сообщении; проекты нормативных актов, направленных на регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении; судебная практика по спорам, вытекающим из договоров, направленных на организацию исполнения договора прямой смешанной перевозки; документы транспортных компаний, осуществлявших перевозки в прямом смешанном сообщении; научная литература по рассматриваемой теме; противоречия теоретических воззрений учёных – правоведов и складывающейся правоприменительной практики.

Для более чёткого определения предмета исследования следует отметить, что частным случаем перевозки в прямом смешанном сообщении является ситуация, когда возникает необходимость систематических перевозок. В данном случае отношения грузовладельца и перевозчика могут регулироваться договором об организации перевозок, предусмотренным ст. 798 ГК РФ. Также, теоретически можно предположить возможность заключения договора об организации перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении.

Терминологически такие «договоры об организации перевозок» применительно к перевозке в прямом смешанном сообщении и «организация деятельности по перевозке в прямом смешанном сообщении» очень схожи. Однако исследование этих договорных конструкций и возможность их практического применения к перевозке в прямом смешанном сообщении не является предметом настоящего диссертационного исследования, хотя и представляет безусловный интерес, полагаем, что они должны являться предметом отдельного исследования.

Кроме того, в предмет настоящего диссертационного исследования не входит правовое регулирование отношений сторон по договору на централизованный завоз (вывоз) грузов. Причины этого следующие:

Во-первых, несмотря на то, что статья 799 ГК РФ также упоминает данный договор как одну из возможных форм взаимодействия транспортных организаций, как отмечает В.В. Витрянский: «В системе договорных отношений по централизованному завозу (вывозу) грузов приоритетное значение принадлежит договорам на транспортно-экспедиционное обслуживание»¹.

Во-вторых, как справедливо указывает В.В. Тюпа, «в настоящее время указанный договор используется крайне редко»² и лишь в очень специфических ситуациях. Кроме того, следует согласиться с мнением данного автора о том, что после утраты юридической силы УАТ РСФСР 1965 г., кроме упоминания в статье 799 ГК РФ, действующее законодательство не содержит указаний на этот вид договора, кроме упоминаний в нескольких подзаконных актах, которые, как замечает С.Ю. Морозов, «безнадёжно устарели»³.

Методологической основой исследования является сочетание общенаучных методов, таких как индукция, дедукция, анализ, синтез, аналогия и частно-научных методов: конкретно-исторического, историко-сравнительного, сравнительно-правового, системно-структурного, формально-юридического.

Теоретическую основу исследования составляют труды отечественных ученых-правоведов: М.М. Агаркова, С.С. Алексеева, Н.А. Барина, В.А. Белова, Ф.О. Богатырёва, Б.Н. Братуся, Е.В. Вавилина, А.Б. Венгерова, В.Г. Вердникова, В.В. Витрянского, Б.М. Гонгало, В.Н. Гречухи, Г.Н. Давыдовой, Л.Я. Даниловой, Ю.А. Дмитриева, В.А. Егиазарова, М.А. Егорова, В.С. Ема, Т.И. Илларионовой, О.С. Иоффе, А.Ю. Кабалкина, В.П. Камышанского, А.Г. Калпина, К.А. Кирсанова, Е.Б. Козловой, Н.М. Коршунова, , Н.И. Клейна, О.А. Красавчикова,

¹ Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут. 2003. С. 542.

² Тюпа, В.В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2011. С. 119.

³ Морозов, С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М.: Норма, 2011. С. 297.

В.П. Лебедева, Л.А. Лунца, А.М. Мартемьяновой, Н.И. Матузова, А.В. Малько, Д.А. Медведева, Б.Н. Мезрина, С.Ю. Морозова, А.Е. Назарова, А.А. Павлова, А.С. Пиголкина, В.Н. Протасова, В.В. Ровного, Ю.В. Романца, В.А. Рясенцева, Г.П. Савичева, О.Н. Садикова, А.П. Сергеева, В.Т. Смирнова, Е.А. Суханова, Ю.К. Толстого, Р.О. Халфиной, Б.Л. Хаскельберга, Г.Ф. Шершеневича, К.К. Яичкова, В.Т. Яковлевой и других авторов.

Эмпирическую основу исследования составляет судебная практика по 35 делам, вытекающим из рассматриваемых правоотношений, помещенных в «Банк решений арбитражных судов» Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации; СПС «КонсультантПлюс»; 15 соглашений о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении; документы транспортных компаний, осуществлявших смешанные перевозки грузов; ресурсы Интернет, содержащие информацию по практике организации перевозки в прямом смешанном сообщении.

Нормативно-правовую базу исследования составляют Гражданский кодекс Российской Федерации, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, иные федеральные законы и подзаконные нормативные акты, регулирующие организацию перевозки в прямом смешанном сообщении.

Научная новизна исследования. Диссертация является первым монографическим научным исследованием системы правового регулирования общественных отношений в сфере организации перевозки в прямом смешанном сообщении, отражающим на уровне целостной, развернутой концепции основные аспекты ее построения, целеполагания и функционирования. Разработанная автором концепция системного регулирования общественных отношений в сфере организации перевозки в прямом смешанном сообщении представляет собой систему взглядов о структуре, функциональном назначении и путях развития системы правовых норм, регулирующих соответствующие отношения. Фактической основой систематизации правовых норм, объективно объединенных по

содержательным признакам в структурно упорядоченное целостное единство, является совокупность гражданско-правовых организационных отношений, складывающихся при взаимодействии транспортных организаций в процессе перевозки в прямом смешанном сообщении.

В диссертации разработано авторское понятие перевозки в прямом смешанном сообщении, организации перевозки в прямом смешанном сообщении, соглашения о прямом смешанном сообщении, узлового соглашения.

Научная новизна исследования определяется также содержанием теоретических и практических положений, выносимых на защиту:

1. Разработана концепция правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении, которое следует осуществить с применением системы, состоящей из двух элементов: федерального законодательства и соглашений об организации прямого смешанного сообщения между транспортными организациями. В свою очередь, соглашения об организации прямого смешанного сообщения между транспортными организациями следует подразделить на соглашения о прямом смешанном сообщении, узловые соглашения, другие соглашения. Использование термина «соглашение о прямом смешанном сообщении» следует рекомендовать для исключения терминологического совпадения с созвучным, но несовпадающим договором, предусмотренным статьей 798 ГК РФ – договором об организации перевозок.

2. Доказано, что перевозка в прямом смешанном сообщении – сложный вид деятельности по объединению и упорядочению деятельности разнородных транспортных предприятий и перемещение груза, пассажира, багажа из пункта отправления в пункт назначения по единому документу на весь путь следования.

3. Обосновано, что организация перевозки в прямом смешанном сообщении – вид деятельности по объединению и упорядочению деятельности разнородных транспортных предприятий по перемещению

груза, пассажира, багажа из пункта отправления в пункт назначения по единому документу на весь путь следования.

4. Обоснована классификация правоотношений по перевозке в прямом смешанном сообщении на:

- правоотношения по перемещению груза, пассажира, багажа из пункта отправления в пункт назначения, возникающие между перевозчиками, участвующими в перевозке в прямом смешанном сообщении с одной стороны, и отправителем груза, пассажиром с другой стороны (организуемые правоотношения);

- правоотношения по согласованию и упорядочению деятельности транспортных организаций, участвующих в перевозке в прямом смешанном сообщении, возникающих между ними (организационные правоотношения).

Организуемые и организационные правоотношения по перевозке в прямом смешанном сообщении не совпадают ни по субъектному составу, ни по объекту регулирования, ни по содержанию, но при этом взаимосвязаны и взаимообусловлены.

5. Обоснована необходимость предоставления возможности транспортным организациям оперативно и самостоятельно принимать меры к организации прямого смешанного сообщения. При разработке федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» необходимо отказаться от административного порядка определения пунктов прямого смешанного сообщения.

6. Соглашение о прямом смешанном сообщении двух- или многосторонний рамочный гражданско-правовой договор определяющий порядок взаимодействия между транспортными организациями, осуществляющими оказание услуги по перевозке в прямом смешанном сообщении. Существенными условиями данного договора являются:

- начальные, конечные и промежуточные пункты, входящие в прямое смешанное сообщение по данному соглашению;

- пункты перевалки и порядок заключения узлового соглашения по данным пунктам;
- формы транспортных документов;
- порядок распределения платы за оказанные услуги по перевозке между участниками соглашения;
- порядок рассмотрения претензий по перевозке.

7. Соглашение о прямом смешанном сообщении является центральным звеном предлагаемой системы правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении. Узловые соглашения по каждому пункту перевалки должны заключаться на основании, в соответствии и в развитие соглашения о прямом смешанном сообщении.

8. Узловое соглашение – гражданско-правовой рамочный договор, определяющий порядок взаимодействия между перевозчиками, участвующими в прямом смешанном сообщении по передаче груза и (или) укрупнённой грузовой единицы (УГЕ) или перевозчиками, участвующими в прямом смешанном сообщении и предприятиями, осуществляющими перемещение грузов с одного вида транспорта на другой в пункте перевалки.

9. Целью узлового соглашения является организация исполнения обязанности перевозчиков по доставке груза в прямом смешанном сообщении. Узловое соглашение направлено на систематическую организацию исполнения договоров перевозки груза в прямом смешанном сообщении и договоров на перевалку груза между перевозчиками, исполняющими договор перевозки в прямом смешанном сообщении и предприятиями, осуществляющими перевалку груза.

10. Заключение узлового соглашения является обязательным для сторон, осуществляющих передачу и перевалку грузов, следующих в прямом смешанном сообщении в том или ином пункте перевалки. Субъектом, ответственным за разработку и направление узлового соглашения контрагенту является организация, осуществляющая управление

соответствующим пунктом перевалки или организация, осуществляющая перевалку, указанная в приказе Росжелдора о включении того или иного пункта перевалки или организации в прямое смешанное сообщение.

11. Существенными условиями узлового соглашения, заслуживающими фиксации в качестве таковых в нормативном акте, осуществляющем правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении, являются:

- порядок совместного планирования работы по перевалке и передаче груза и (или) УГЕ с указанием уполномоченных лиц сторон, осуществляющих планирование, способа связи между этими лицами, установлением времени и формы документов планирования.

- места передачи груза и (или) УГЕ в фактическом, коммерческом, техническом отношении.

- порядок осуществления технологических операций по перевалке груза и (или) УГЕ.

- порядок передачи груза и (или) УГЕ

- сроки и нормативы на проведение перевалки и передачи.

12. Узловое соглашение и договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и на подачу и уборку вагонов являются элементами системы организационных рамочных договоров. Их субъекты могут совпадать в одном лице, в случае, если в узловом соглашении участвует железная дорога, а соперевозчик, участвующий в перевозке груза в прямом смешанном сообщении или организация, осуществляющая перевалку, являются владельцем или пользователем железнодорожного пути необщего пользования, либо контрагентом.

При совпадении субъектного состава вышеназванных договоров и совпадении места погрузки-разгрузки вагонов, условия договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов могут поглощаться условиями узлового соглашения.

Предложения по совершенствованию законодательства:

1. Предлагается внесение изменений в статью 788 ГК РФ «Прямое смешанное сообщение» и изложение её в следующей редакции:

«Порядок организации взаимодействия перевозчиков и других транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок осуществления этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, (соглашениями о прямом смешанном сообщении, узловыми соглашениями и другими), заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.»

2. Предлагается внесение изменений в статью 799 ГК РФ «Договоры между транспортными организациями» и изложение её в следующей редакции:

«Между организациями различных видов транспорта могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов.

Порядок заключения таких договоров определяется транспортными уставами и кодексами, другими законами и иными правовыми актами».

Теоретическая и практическая значимость исследования.

Теоретическая значимость определяется новизной полученных результатов, которые развивают и дополняют соответствующие теоретические положения науки гражданского права, являются основой для последующих исследований проблем правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении.

Авторская концепция системного регулирования общественных отношений в сфере организации перевозки в прямом смешанном сообщении является новым шагом на пути развития теории договорного права, поскольку дает представление о рамочных транспортных организационных договорах, их правовой природе. Концепция также является вкладом в

развитие транспортного права потому, что закладывает научные основы организации перевозки в прямом смешанном сообщении.

Практическая значимость определяется возможностью использования результатов в правотворческой деятельности при разработке и обсуждении проекта предусмотренного ст. 788 ГК РФ федерального закона; при совершенствовании действующего гражданского законодательства; в правоприменительной деятельности; при повышении квалификации специалистов; в качестве комментария законодательства, регламентирующего организацию перевозки в прямом смешанном сообщении; в учебном процессе при подготовке учебных материалов и проведении практических занятий по гражданскому праву, транспортному праву, предпринимательскому праву в вузах РФ.

Достоверность и научная обоснованность результатов исследования определяются эмпирической базой работы, использованием научных источников по гражданскому праву, правоприменительной практики.

Апробация результатов исследования. Диссертация обсуждена на кафедре гражданского права и процесса Ульяновского государственного университета. Материалы диссертации положены в основу авторского курса «Транспортное право», который читается автором в Ульяновском государственном университете.

Основные выводы и положения отражены автором в 17 опубликованных статьях, пятнадцать из которых – в ведущих рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ, излагались на научных конференциях.

Структура работы предопределена содержанием темы, обусловлена целью исследования и состоит из введения, трех глав, объединяющих девять параграфов, заключения, списка использованных источников.

Содержание работы

Во **введении** обосновывается актуальность избранной темы, раскрывается степень ее разработанности, рассматриваются объект, предмет, цель, задачи исследования, методологические и теоретические основы, формулируются положения, выносимые на защиту, освещается научная новизна исследования, раскрываются его теоретическая и практическая значимость и формы апробации.

В **первой главе «Понятие организации перевозки в прямом смешанном сообщении»** проводится исследование современных представлений и нормативной фиксации определения и признаков организации перевозки в прямом смешанном сообщении как вида деятельности, являющегося структурным элементом более широкого понятия – перевозки в прямом смешанном сообщении.

В первом параграфе «Перевозка в прямом смешанном сообщении как вид деятельности» анализируются современное правовое регулирование перевозки в прямом смешанном сообщении и определения, предлагаемые современными авторами для данного явления. Отмечается, что данные определения не раскрывают все аспекты перевозки в прямом смешанном сообщении как вида деятельности и предпринимается попытка сформулировать понятие.

При проведении анализа перевозки в прямом смешанном сообщении отмечается, что сущностным отличием перевозки в прямом смешанном сообщении как особого вида деятельности является способ перемещения, требующий объединения разнородных участников для достижения общей цели – доставки из одного места в другое. Отмечается, что перевозка в прямом смешанном сообщении как вид деятельности включает в себя несколько разнородных элементов. С точки зрения целевой направленности этих элементов можно выделить:

– деятельность по перемещению из пункта отправления в пункт назначения в прямом смешанном сообщении;

- деятельность по обеспечению перевалки (пересадки) с одного вида транспорта на другой при перевозке в прямом смешанном сообщении;
- деятельность по организации деятельности по перевозке в прямом смешанном сообщении.

Итогом является предложение по формулировке понятия: *перевозка в прямом смешанном сообщении – сложный вид деятельности по объединению и упорядочению деятельности разнородных транспортных предприятий и перемещение груза, пассажира, багажа из пункта отправления в пункт назначения по единому документу на весь путь следования.*

Рассматривается применимость данного понятия в правовой сфере, уточняются его содержание и объём, соотношение с иными понятиями. Делается вывод о том, что современное понятие «перевозка в прямом смешанном сообщении» сформулировано с нарушением логического закона обратного соотношения объёма и содержания понятия, рассматриваются причины данного явления, вносится предложение о сохранении данного понятия, как «исторически сложившегося».

Дальнейшее рассмотрение перевозки в прямом смешанном сообщении, как вида деятельности, позволяет сформулировать определение: *организация перевозки в прямом смешанном сообщении – объединение и упорядочение деятельности разнородных транспортных предприятий по перемещению груза, пассажира, багажа из пункта отправления в пункт назначения по единому документу на весь путь следования.*

Исследуется субъектный состав перевозки в прямом смешанном сообщении как особого вида деятельности, отмечается наличие «организуемых» и «организационных» отношений в её структуре.

Во втором параграфе «Гражданско-правовые имущественные и организационные отношения как основа правового регулирования перевозки в прямом смешанном сообщении» анализируются особенности организационных отношений, складывающихся при перевозке в прямом

смешанном сообщении, рассматривается возможность, с точки зрения предмета и метода, их гражданско-правового регулирования. Делается вывод об отнесении данных организационных отношений к гражданско-правовой сфере, в результате чего они, в дальнейшем, рассматриваются как правоотношения, рассматривается их цель, субъектный состав, объект, содержание, особенности, основания возникновения.

Делается вывод о том, что деятельность по перевозке в прямом смешанном сообщении регулируется группой гражданско-правовых договоров, являющихся основанием возникновения имущественных обязательств и обязательств с неимущественным содержанием.

Таким образом, имущественные правоотношения, по перемещению груза, пассажира, багажа из пункта отправления в пункт назначения, возникающие между перевозчиками, участвующими в перевозке в прямом смешанном сообщении с одной стороны, и отправителем груза, пассажиром с другой стороны регулируются договором перевозки в прямом смешанном сообщении.

В свою очередь, правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении осуществляется организационными договорами – соглашениями между транспортными организациями по организации прямой смешанной перевозки и узловыми соглашениями.

Вторая глава «Система правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении» посвящена рассмотрению правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении с точки зрения системно-деятельностного подхода.

В первом параграфе «Генезис и эволюция российской системы правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении в XIX – начале XX вв.» рассматривается история правового регулирования данного явления. На основе проведённого анализа делается вывод, о том, что характерной чертой российской системы правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении в

XIX – начале XX вв. является дуализм, как источников, так и методов правового регулирования. В качестве источников правового регулирования могли выступать как Соглашения транспортных предприятий или Положения о городской станции или транспортной конторе, так и Устав «транспортного общества». В зависимости от источника метод носил смешанный характер, сочетающий в себе элементы как административно-правового, так и гражданско-правового, с преобладанием последнего.

Отмечается, что дореволюционные Соглашения и Конвенции транспортных предприятий об организации прямого смешанного сообщения содержали правила как общего характера, так и правила относительно взаимодействия сторон в пунктах перевалки. Данные договоры отличались высокой степенью детализации, отмечается необходимость учёта отечественного исторического опыта при современном нормативном регулировании отношений по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении.

В советский период Соглашения между перевозчиками об организации перевозок в прямом смешанном сообщении трансформировались и разделились на соглашение об организации перевозок в прямом смешанном сообщении между транспортными министерствами и ведомствами, имевшее статус межведомственного нормативного акта и узловые соглашения, регулирующие правила перевалки в конкретном пункте.

Во втором параграфе «Современная система и перспективы развития правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении» анализируются комплекс современных правовых норм, регламентирующих организационные отношения в сфере перевозки в прямом смешанном сообщении. Делается вывод, о том, что существующую на сегодняшний день систему правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении можно охарактеризовать как внутренне не согласованную, не способствующую эффективному решению задач по объединению и упорядочению деятельности разнородных

транспортных предприятий. Данная система не позволяет осуществлять последовательное, комплексное решение возникающих проблем в оптимальных временных диапазонах и не способствует достижению интегративного свойства системы, что ставит задачу разработки предложений по её усовершенствованию.

Вносится предложение по правовому регулированию организации перевозки в прямом смешанном сообщении с применением системы, состоящей из двух элементов: федерального законодательства и соглашений об организации прямого смешанного сообщения между транспортными организациями. В свою очередь, соглашения об организации прямого смешанного сообщения между транспортными организациями следует подразделить на соглашения о прямом смешанном сообщении и узловые соглашения, другие соглашения.

На уровне федерального законодательства предлагается провести нормативное закрепление цели, средства и процесса организации перевозки в прямом смешанном сообщении как вида деятельности, а также субъекта деятельности. Цель организации перевозки в прямом смешанном сообщении, указанную в статье 788 ГК РФ следует сформулировать более четко, с учетом разработанного понятия о перевозке в прямом смешанном сообщении как сложной деятельности, в которой принимают участие не только перевозчики. При этом средства организации перевозки в прямом смешанном сообщении – соглашения о прямом смешанном сообщении и узловые соглашения должны быть сгруппированы в статье 788 ГК РФ, так как именно в ней содержатся указания на порядок организации взаимодействия транспортных организаций в прямом смешанном сообщении.

Необходимость отдельного упоминания о соглашениях о прямом смешанном сообщении и узловых соглашениях обусловлена разным субъектным составом и целевым назначением данных гражданско-правовых договоров. Вносится предложение по нормативной фиксации этого различия

в федеральном законе «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках».

Кроме того предлагается устранить упоминание об узловом соглашении из статьи 799 ГК РФ, так как в данной статье содержится указание на то, что порядок заключения таких договоров определяется транспортными уставами и кодексами, другими законами и иными правовыми актами. В данном случае порядок заключения узлового соглашения должен определяться одним нормативным актом – федеральным законом «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках».

В третьем параграфе «Соглашение о прямом смешанном сообщении как гражданско-правовой договор и элемент системы правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении» рассматриваются характерные черты соглашения о прямом смешанном сообщении и предлагается определение данного договора: соглашение о прямом смешанном сообщении – двух- или многосторонний, консенсуальный рамочный гражданско-правовой договор, определяющий порядок взаимодействия между транспортными организациями, осуществляющими оказание услуги по перевозке в прямом смешанном сообщении.

Вносится предложение о распространении на соглашение о прямом смешанном сообщении правил договора присоединения, причём первоначально условия этого договора должны быть сформулированы не одной стороной, а приняты всеми субъектами, заключающими соглашение, а на лиц, желающих присоединиться к соглашению должны распространяться правила договора присоединения. Отмечается, что необходимость распространения правил договора присоединения необходимо в связи с высоким уровнем монополизма на транспорте.

Предлагается нормативно зафиксировать существенные условия соглашения о прямом смешанном сообщении.

Отмечается, что в предлагаемой системе правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении, соглашение о

прямом смешанном сообщении должно стать центральным звеном. Узловые соглашения по каждому пункту перевалки должны заключаться на основании, в соответствии и в развитие соглашения о прямом смешанном сообщении.

В третьей главе «Узловое соглашение» рассматриваются основные проблемы узлового соглашения, как одного из договоров об организации перевозки в прямом смешанном сообщении, являющегося элементом системы правового регулирования данного вида деятельности, с целью разработки предложений по его совершенствованию.

Первый параграф «Понятие и субъектный состав узлового соглашения» посвящен рассмотрению целевого назначения, состава субъектов, правовой природе, предлагаемым в современной науке дефинициям узлового соглашения как гражданско-правового договора. Делается вывод том, что узловое соглашение направлено на систематическую организацию исполнения договоров перевозки груза в прямом смешанном сообщении и договоров на перевалку груза между перевозчиками, исполняющими договор перевозки в прямом смешанном сообщении и предприятиями, осуществляющими перевалку груза.

Таким образом, целью узлового соглашения является организация исполнения обязанности перевозчиков по доставке груза в прямом смешанном сообщении. Субъектами узлового соглашения являются перевозчики, участвующие в прямом смешанном сообщении или перевозчики, участвующие в прямом смешанном сообщении и предприятия, осуществляющие перемещение груза с одного вида транспорта на другой в пункте перевалки.

Предлагается определение: узловое соглашение – гражданско-правовой рамочный договор, определяющий порядок взаимодействия между перевозчиками, участвующими в прямом смешанном сообщении по передаче груза или перевозчиками, участвующими в прямом смешанном сообщении и предприятиями, осуществляющими перемещение грузов с одного вида

транспорта на другой в пункте перевалки в целях организации исполнения обязанности по доставке груза.

Во втором параграфе «Содержание узлового соглашения» рассматриваются существенные условия узлового соглашения как гражданско-правового договора. Предлагается рассматривать в качестве предмета узлового соглашения установление порядка взаимодействия между перевозчиками, участвующими в прямом смешанном сообщении по передаче груза и (или) УГЕ или перевозчиками, участвующими в прямом смешанном сообщении, и предприятиями, осуществляющими перевалку с одного вида транспорта на другой по передаче и перевалке груза и (или) УГЕ.

Также вносятся предложения по формулировке существенных условий узлового соглашения, заслуживающих фиксации в качестве таковых в нормативном акте, осуществляющем правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении.

В третьем параграфе «Заключение и исполнение узлового соглашения» рассматривается порядок разработки узлового соглашения как гражданско-правового договора, исследуется вопрос об обязательности заключения узлового соглашения, анализируется нормативное регулирование и правоприменительная практика по данному вопросу. Делается вывод об обязательности заключения узлового соглашения сторонами, осуществляющими передачу и перевалку грузов, следующих в прямом смешанном сообщении в том или ином пункте перевалки, отмечается субъект, ответственный за разработку и направление узлового соглашения контрагенту. Отмечается целесообразность разработки типовых формы узлового соглашения в зависимости от специфики видов транспорта и субъектов, участвующих в прямом смешанном сообщении.

Делается вывод, что исполнение узлового соглашения заключается в установлении и регламентации правоотношений между субъектами, его заключившими. Предлагается классифицировать обязательства, возникающие из узлового соглашения на обязательства по соблюдению

установленного порядка взаимоотношений сторон и обязательства по соблюдению сроков и нормативов, установленных узловым соглашением.

В четвертом параграфе «Соотношение узлового соглашения с договором на эксплуатацию подъездных путей необщего пользования и договором на подачу и уборку вагонов» анализируется соотношение данных гражданско-правовых договоров, их правовая природа, содержание, субъектный состав.

На основе нормативного регулирования и материалов правоприменительной практики делается вывод о схожести правовой природы данных договоров и возможности, в отдельных случаях, совпадения субъектного состава. Отмечается, что при совпадении субъектного состава данных договоров и совпадении места погрузки-разгрузки вагонов, условия договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов могут поглощаться условиями узлового соглашения.

Заключение

Подводя итог проведённому исследованию, следует констатировать, что необходимость совершенствования правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении на сегодняшний день назрела.

Полагаем, что при разработке федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» целесообразно учесть имеющийся отечественный опыт, а также необходимость системно-деятельностного подхода к правовому регулированию общественных отношений, осуществляемого с учётом их правовой природы.

Полагаем, что правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении следует осуществить с применением системы, состоящей из двух элементов: федерального законодательства и соглашений об организации прямого смешанного сообщения между

транспортными организациями. В свою очередь, соглашения об организации прямого смешанного сообщения между транспортными организациями можно классифицировать на соглашения о прямом смешанном сообщении, узловые соглашения, другие соглашения.

Узловое соглашение и предлагаемая в работе договорная конструкция соглашения о прямом смешанном сообщении соотносятся как часть с целым. При полном совпадении субъектного состава данных договоров условия узлового соглашения могут «поглощаться» соглашением о прямом смешанном сообщении. В этом случае количество пунктов, в которых осуществляется передача груза, не будет иметь принципиального значения, примером чего может служить функционирование паромной переправы.

Предлагаемая система правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении и организация перевозки в прямом смешанном сообщении оператором прямой смешанной перевозки являются не взаимоисключающими, а скорее – взаимодополняющими конструкциями. Учитывая дуализм правовой природы оператора прямой смешанной перевозки, соглашение об организации перевозки в прямом смешанном сообщении с участием оператора прямой смешанной перевозки относится к категории «других соглашений», также входящих в состав соглашений о порядке организации перевозки груза между транспортными организациями.

Список работ, опубликованных автором по теме диссертации:

В рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ:

1. Карпеев, О.В. Возбуждение производства по делам, вытекающим из договора перевозки груза / О.В. Карпеев // Юрист. – 1998. - № 7. С. 15-17.

2. Карпеев, О.В. Претензионный порядок урегулирования споров, вытекающих из договоров перевозки / О.В. Карпеев // Адвокатская практика. – 1999. - № 1-2. С. 30-34.
3. Карпеев О.В. Несудебное разрешение споров, вытекающих из договора перевозки груза // Юрист. – 1999. - № 11. С. 57-61.
4. Карпеев, О.В. Совершение исполнительной надписи как способ несудебного разрешения споров, вытекающих из договора перевозки груза / О.В. Карпеев // Нотариус. – 1999. - № 4. С. 36-38.
5. Карпеев, О.В. Третейский суд – альтернативная форма разрешения споров, вытекающих из договоров перевозки / О.В. Карпеев // Арбитражный и гражданский процесс. – 1999. - № 4. – С. 39-46.
6. Карпеев, О.В. Обязательное досудебное урегулирование споров по перевозке / О.В. Карпеев // Российский юридический журнал. – 2000. - № 1. С. 85-98.
7. Карпеев, О.В. Генезис и эволюция термина «перевозка в прямом смешанном сообщении» в нормативных документах в России (конец XIX – начало XX вв.) / О.В. Карпеев // История государства и права. – 2011. - № 21. С. 13-18.
8. Карпеев, О.В. Городские станции и транспортные конторы железных дорог в системе организации перевозки в прямом смешанном сообщении (Россия, конец XIX – начало XX вв.) / О.В. Карпеев // История государства и права. – 2011. - № 22. С. 10-15.
9. Карпеев, О.В. «Транспортные общества» в системе организации перевозки в прямом смешанном сообщении (Россия, конец XIX – начало XX вв.) / О.В. Карпеев // История государства и права. – 2012. - № 2. С. 24-29.
10. Карпеев, О.В. Соглашения об организации прямых смешанных сообщений конца XIX в. в России (на примере южного направления) / О.В. Карпеев // История государства и права. – 2012. - № 6. С. 24-30.

11. Карпеев, О.В. Государственное регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении в России (конец XIX – начало XX в.) / О.В. Карпеев // История государства и права. – 2012. - № 9. С.23-29.
12. Карпеев, О.В. Понятие перевозки в прямом смешанном сообщении как вида деятельности / О.В. Карпеев // Юридический мир. – 2012. - № 6. С. 23-28.
13. Карпеев, О.В. Узловое соглашение на современном этапе развития правового регулирования организации перевозки в прямом смешанном сообщении / О.В. Карпеев // Юридический мир. – 2012. - № 7. С. 31-34.
14. Карпеев, О.В. Предмет узлового соглашения как гражданско-правового договора / О.В. Карпеев // Юридический мир. – 2012. - № 8. С. 38-40.
15. Карпеев, О.В. Организация перевозки в прямом смешанном сообщении как вид деятельности / О.В. Карпеев // Юридический мир. – 2013. - № 2. С. 48-53.

В иных научных журналах:

16. Карпеев, О.В. Соглашения об организации перевозки в прямом смешанном сообщении между предприятиями, не относящимися к железнодорожному транспорту (Россия, конец XIX в.) / О.В. Карпеев // Транспортное право. – 2012. - № 1. С. 23-27.
17. Карпеев, О.В. Правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении в России с 1917 года / О.В. Карпеев // Транспортное право. – 2012. - № 2. С. 25-30.