

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра гражданского права и процесса

**Основные положения договора перевозки грузов автомобильным
транспортом**

АВТОРЕФЕРАТ МАГИСТЕРСКОЙ РАБОТЫ

студента 3 курса 262 группы
направления 40.04.01 – «Юриспруденция»
юридического факультета

Крыловой Екатерины Андреевны

Научный руководитель
к.ю.н., доцент

подпись, дата

Куклычев А.Ю.

зав. кафедрой
к.ю.н., доцент

Тогузаева Е.Н.

Саратов 2017 год

Введение. Актуальность темы 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» 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 конкретно 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 способствует достижению правового и экономического результата – перемещение грузов.

Недостаточная степень исследования проблемы регулирования договорных отношений и её актуальность в сфере автомобильных перевозок грузов повлияли на выбор темы и установление задач исследования.

Поэтому основной **целью** диссертационной работы будет являться рассмотрение системы правового регулирования грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Задачами магистерской работы будут являться:

- исследование обязательства по перевозке грузов в законодательстве дореволюционной России;
- раскрытие особенности правового регулирования договорных обязательств по автомобильным перевозкам грузов в советский и российский периоды;
- рассмотрение структурных элементов договора перевозки груза автомобильным транспортом;
- характеристика содержания договора перевозки груза автомобильным транспортом;
- определение порядка заключения договора перевозки автомобильным транспортом;
- установление ответственности за нарушения обязательств по перевозке;
- характеристика признания договора незаключённым или ничтожным;
- существенные условия договора перевозки 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.

Объектом диссертационной работы являются общественные отношения по обеспечению перевозок грузов автомобильным транспортом.

Предмет исследования составляют договор перевозки и содержание нормативных актов, регулирующих перевозку грузов автомобильным транспортом.

Положения, выносимые на защиту:

1. Было проведено комплексное всестороннее исследование специфики договорных отношений по перевозкам грузов автомобильным транспортом, что позволило определить его место в современной системе транспортных договоров России. В рамках данного исследования были изучены теоретические и законодательные подходы к возникновению, понятию, правовой природе и содержанию обязательств по перевозке грузов автомобильным транспортом; выявлены факторы (критерии), определяющие положение договора автомобильной перевозки грузов в системе транспортных договоров.

2. На современном этапе развития отечественной экономики ведущим видом транспорта в транспортной системе является автомобильный транспорт, играющий ключевую роль в обеспечении экономического роста и социального развития страны за счет опережающего развития по отношению к другим видам транспорта.

Методы исследования составляют частно-научные и общенаучные методы познания: нормативно-логический, исторический, сравнительного правоведения, аналитический, синтеза, системно-правовой и др.

Структура работы. Работа состоит из введения, трёх глав, объединяющих семь параграфов, заключения, списка использованной литературы.

Основное содержание работы. В первой главе данной работы рассматриваются исторические аспекты развития отечественного законодательства о перевозке грузов.

Первым нормативным документом, который узаконил применение автотранспорта в хозяйственных целях, стало постановление министра путей сообщения князя М.И. Хилкова «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах» от 11 сентября 1896 г.

Увеличение области использования автомобилей в нашей стране отразилось только в появлении в 1904 г. петербургского таксомоторного общества, и позже – при применении автомобилей в почтовых и военных ведомствах.

В дореволюционный период договор перевозки в том виде, как он был сформулирован Общим уставом российских железных дорог и спроектирован в разработанном проекте Гражданского Уложения применительно ко всем видам перевозок, являлся самостоятельным гражданско-правовым договором, который заключался на двусторонней, возмездной основе, обладал признаками реального публичного договора, так как соответствующее транспортное предприятие (общественный перевозчик) не имел права, за исключением отдельных случаев, которые предусматривались законом, отказать пассажиру или грузоотправителю в оформлении договора перевозки.

Главнейшие основы централизованной системы перевозок грузов с помощью автотранспорта были созданы и закреплены в постановлении Совета Министров СССР от 25 декабря 1954 г. «О дальнейшем расширении централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом». Данным постановлением было предначертано издание положения о взаимной материальной ответственности автотранспортных организаций и клиентуры за выполнение плана перевозок и сохранность перевозимых грузов и основных условий централизованных перевозок массовых грузов.

Следующий этап рационализации перевозки грузов, пассажиров и багажа при помощи автомобильного транспорта берёт отсчёт с принятия Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик

(далее Основы), утвержденных Верховным Советом СССР 8 декабря 1961 г. Регулирование и контроль перевозок на автотранспорте, согласно ст. 3 Основ, относились к ведению союзных республик. Базовые выдержки содержали список общих правовых норм о договоре и плане грузовых перевозок, ответственности перевозчика, относящейся к любому виду транспорта, в частности и к автомобильному.

Далее были рассмотрены структурные элементы договора перевозки груза автомобильным транспортом.

Документ, входящий в число самых важных хозяйственных договоров - это договор о перевозке грузов, с применением которого и производится взаимосвязь промышленности и сельского хозяйства, а также промышленности торговли. В договоре перевозки груза существуют определенные стороны - транспортные организации - грузоотправитель и перевозчик. Заключение договоров перевозки грузов в государственных и общественных организациях базируется на составлении конкретного плана, являющегося обязательным для обоих участников.

Во второй главе данной работы были рассмотрены вопросы заключения договора перевозки автомобильным транспортом.

Законом «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» выделяются виды маршрутов регулярных перевозок, которые обуславливают специфику их установки, изменений и отмены: межрегиональные (проходящие в пределах не меньше двух субъектов Федерации), смежные межрегиональные (между городами федерального значения и пограничными с ними субъектами Федерации), межмуниципальные (в пределах не меньше двух муниципальных районов одного субъекта Федерации) и муниципальные (в пределах поселения, городов федерального значения либо двух поселений одного муниципального района).

При заключении договора перевозки грузов необходимы определенные организационные предпосылки, т.е. основания. Выполнение действий, которые связаны с организацией перевозок грузов, невыполнимо без подготовительного их согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Это добивается в ходе организации исполнения обязательств по перевозке и проявляется в установленных правовых формах, в итоге этого конкретизируются объемы перевозок грузов и устанавливаются сроки. Статья 791 ГК РФ устанавливает основания возникновения обязательств (ко всем видам транспорта) по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке. Этим основанием при перевозках в прямом сообщении выступает заявка (заказ), а при перевозках в прямом смешанном сообщении – суточная заявка, недельный календарный план.

Важная специфика договора автомобильной перевозки грузов заключена в необходимости соблюдения определенных организационных предпосылок, предшествующих заключению договора перевозки конкретного груза. Правовыми формами, в которых получили закрепление данные предпосылки на автомобильном транспорте, являются - организационный договор, заявка, разовый заказ, которые имеют организационное и правоустанавливающее значение для перевозок грузов автомобильным транспортом.

В третьей главе были изучены особенности ответственности за нарушение договора.

Было выявлено, что ответственности за нарушение обязательств по перевозке свойственны такие черты:

- 1) ограничение права на взыскание части убытков;
- 2) запрет на устранение или уменьшение нормативной ответственности перевозчика;
- 3) в определенных случаях есть возможность определения ее пределов и размеров по соглашению сторон.

Далее было установлено, что в случаях, когда стороны не согласовали хотя бы одно существенное условие договора, его можно признать

незаключенным. Ст.ст. 465, 555, 554, 654, 607 ГК РФ отображают развитие данного положения касательно отдельных видов обязательств.

Был сделан вывод о том, что договор считается ничтожным (незаключенным) в случаях, когда не достигнута совместная воля сторон на заключение сделки с необходимой долей определенности, то есть юридически не завершена стадия заключения договора (даже в тех случаях, когда подписан сторонами названный «договором» документ). В данных случаях отсутствует юридический факт заключения договора, поэтому не возможно и возникновение определенных правоотношений между его сторонами. В определенных случаях договор считается незаключенным, если не произошла процедура государственной регистрации, либо если он составлен в ненадлежащей форме.

Заключение. Договор автомобильной перевозки грузов занимает самостоятельное положение в системе транспортных договоров РФ. Однако, такое понимание правовой природы и места данного договора в системе иных транспортных договоров, прошло длительный период становления и развития в отечественной правовой доктрине и законодательстве.

Принципиально, что практически до начала 60-х гг. XX века в России отсутствовала законодательно признанная система транспортных договоров и, в частности, договоров на перевозку грузов. Хотя, зарождение нормативных основ о перевозке грузов автомобильным транспортом относится к концу XIX в., но в гражданском дореволюционном законодательстве содержалось только упоминание о договоре перевозки как о разновидности договора подряда при отсутствии его нормирования как самостоятельного вида гражданско-правового договора.

В настоящее время правовое регулирование автомобильных грузоперевозок представлено достаточно объемной базой нормативных правовых актов, среди которых выделяются акты международного уровня и акты внутреннего (национального) уровня, отличительной чертой которых

является наличие большого количества императивных норм, правила которых не могут быть заменены каким-либо иным условием.

Договор автомобильной перевозки грузов обладает теми же основными юридическими характеристиками, которые присущи любому договору перевозки груза, а именно: является возмездным, взаимным, публичным (при соблюдении определенных условий), носит реальный характер.

Как на отличительную черту автомобильной перевозки грузов в науке гражданского права иногда указывается на консенсуальный характер этого договора. Это объясняется тем, что специфика данного вида транспорта, связанная с его технологическими возможностями, состоит в способности вывоза груза непосредственно с местонахождения грузоотправителя, что неверно связывается с признанием момента заключения данного договора с достижения сторонами соглашения о подаче транспортных средств для погрузки товара. Однако было показано, что такой подход является некорректным, ввиду отождествления двух смежных типов договорных форм обязательств — обязательств, вытекающих из договора перевозки конкретного груза и обязательств, вытекающих из договора об организации перевозки, которые различаются как по правовой природе, так, и по правовым последствиям.

Договор о перевозке грузов является плановым. Как перевозчик, так и грузоотправитель обладают своими правами и своими обязательствами, соответственно, договор перевозки есть двусторонний договор. Он вступает в свою юридическую силу в тот момент, когда заключается с момента сдачи груза транспортной организации и ставится отметка в перевозочном документе, что составлен перевозчиком. Договор устанавливается между грузоотправителем и перевозчиком.

Для перевозки груза с помощью автомобильного транспорта создаётся товарно-транспортная накладная, обязательно в четырех экземплярах, поскольку она является перевозочным документом и одновременно с этим и документом учета товарных ценностей грузополучателя и грузоотправителя.

Последний из выше перечисленных несёт ответственность за недостаточность и ошибки в сведениях, содержащихся в накладной.

Сам перевозчик обязан доставить переданный ему груз в пункт назначения в целости и сохранности, затем выдать его необходимому лицу, которое обладает правом приёма данного груза. Если груз перевозчиком был поврежден или же вообще утрачен, то перевозчик обязан возместить грузополучателю и грузоотправителю появившиеся в результате финансовые убытки. За недостачу или утрату груза перевозчик выплачивает получателю стоимость утраченного или стоимость недостающей части груза. Перевозчик обязан доставить груз в установленный срок.

Мы считаем, что действующий ГК требует изменений, необходимо внести изменение в определение договора перевозки, которое приводится в п. 1 ст. 785 ГК, изложив его в такой редакции: «Под договором перевозки понимается договор, согласно которому перевозчик обязан в установленные договором или законом сроки перевезти груз за плату, которую обязуется оплатить ему в определенное время грузоотправитель или грузополучатель, а также выдать груз в месте назначения получателю или другому уполномоченному лицу».

Также мы считаем необходимым изменить п. 2 ст. 785 ГК, и изложить его в такой редакции: «Как доказательство заключения договора перевозки выступает транспортная накладная на груз, в которой должно быть указано: наименование получателя, отправителя, перевозчика, а также, при наличии необходимости, лица на которое возлагается обязанность оплатить транспортные расходы; дата и место поступления груза в ведение перевозчика, пункты выдачи и отправления груза, наименование груза, а также количество, характер, объем или вес имущества и его внешнее состояние, а также, при необходимости, его особенности и свойства, а равно и грузовая накладная, которая выдается отправителю перевозчиком при приеме груза к перевозке, в которой должны быть указаны аналогичные данные. В накладной может указываться получатель, которому должен быть

выдан груз (именная грузовая накладная), или без указания грузополучателя, но с определением, что груз должен быть выдан лицу, которого назначил отправитель, надписью на накладной (ордерная грузовая накладная), с указанием того, что груз должен выдаваться предъявителю накладной (грузовая накладная на предъявителя). Передача грузовой накладной может быть осуществлена при совершении именной передаточной надписи или по другой форме, в соответствии с установленными правилами для уступки требования (именная грузовая накладная); или же может быть передана по бланковым или именным передаточным надписям (ордерная грузовая накладная); либо только при простом вручении (грузовая накладная на предъявителя). Неправильное оформление, отсутствие, либо потеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки». Также необходимо дополнить данную норму следующим: «Отправитель вправе требовать от перевозчика оформления только транспортной накладной в соответствии с действующими транспортными правилами».

Также считаем целесообразным дополнить главу 40 ГК РФ положением о невостребованном грузе, а именно ст. 785-1 «Невостребованный груз» таким содержанием: «1. Если на протяжении 30 суток или другого срока, установленного по соглашению сторон, груз не будет принят либо не вывезен грузополучателем, груз считается невостребованным. Перевозчик обязан уведомить грузополучателя об этом незамедлительно. 2. Перевозчик имеет право реализовать невостребованный груз с публичных торгов, которые объявляются по решению суда и в соответствии с установленными федеральными органами исполнительной власти в области транспорта правилами».

Также, по нашему мнению, является необходимым дополнить главу 40 ГК РФ ст. 785-2 следующего содержания: «Грузоотправитель имеет право до отправки груза отказаться от договора перевозки, остановить груз в пути, либо потребовать выдачи отправленного груза ему самому, либо же назначить

другого получателя вместо первоначально определенного им, оплатив при этом перевозчику все убытки и расходы, которые были им понесены в результате подобных распоряжений».

По заданной теме у автора имеются следующие публикации:

1. Крылова Е.А. Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом // Актуальные проблемы правового, социального и политического развития России // Материалы IX Международной научно – практической конференции студентов, магистрантов, аспирантов «Актуальные проблемы правового, социального и политического развития России», посвященной 80-летию Саратовской области 21 апреля 2016 года. [Электронный ресурс] – Саратов: СГУ им. Н.Г. Чернышевского, 2016. 1 электрон.опт.диск (CD-ROM); 12 см.