

34
А1

МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ имени М. В. ЛОМОНОСОВА
ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

На правах рукописи

А. М. РУБИН

**ДОГОВОР ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ
ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ
В СОВЕТСКОМ ГРАЖДАНСКОМ ПРАВЕ**

Автореферат диссертации, представленной на соискание
ученой степени кандидата юридических наук

Москва — 1958 г.

МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ имени М. В. ЛОМОНОСОВА
ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

На правах рукописи

А. М. РУБИН

ДОГОВОР ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ
ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ
В СОВЕТСКОМ ГРАЖДАНСКОМ ПРАВЕ

Автореферат диссертации, представленной на соискание
ученой степени кандидата юридических наук

Москва — 1958 г.

В транспортной системе страны автомобильный транспорт играет важную роль. В. И. Ленин еще на заре развития автомобильного транспорта указывал, что автомобильное дело, при условии обслуживания большинства населения, имеет громадное значение¹.

Коммунистическая партия и Советское правительство уделяют большое внимание работе автомобильного транспорта. В отчетном докладе Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза XX съезду партии Н. С. Хрущев отметил, что за годы пятой пятилетки грузооборот автомобильного транспорта вырос более чем в два раза, однако этого недостаточно при имеющихся огромных неиспользованных резервах автотранспорта².

Директивами XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства предусмотрено дальнейшее развитие автомобильного транспорта и значительное увеличение его грузооборота. При этом поставлена задача повысить в перевозках удельный вес автомобильного транспорта общего пользования и обеспечить дальнейшее развитие централизованных перевозок грузов³.

Осуществление мероприятий по значительному улучшению работы автотранспорта тесно связано с развитием централизованных перевозок. В докладе на VII сессии Верховного Совета СССР Н. С. Хрущев наглядно показал высокую эффективность централизованных перевозок, неотложную необходимость укрупнения автохозяйств и централизации перевозок грузов автомобильным транспортом⁴.

Автомобильный транспорт СССР является важной и быстро растущей отраслью народного хозяйства. Однако вопросы правового регулирования автомобильных перевозок, несмотря на огромное народнохозяйственное значение автотранспорта, в науке советского

¹ См. В. И. Ленин, Соч., т. 19, стр. 253—254.

² См. Н. С. Хрущев, Отчетный доклад Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза XX съезду партии, Госполитиздат, М., 1956, стр. 56—57.

³ См. Директивы XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956—1960 годы, Госполитиздат, М., 1956, стр. 46.

⁴ См. Н. С. Хрущев, О дальнейшем совершенствовании и организации управления промышленностью и строительством, доклад на VII сессии Верховного Совета СССР, Госполитиздат, М., 1957, стр. 15—16.

права еще недостаточно изучены. Особенно мало исследована и требует своей дальнейшей разработки правовая природа важнейшего вида автомобильных перевозок — централизованных перевозок грузов автотранспортом. В настоящей работе сделана попытка восполнить этот пробел в гражданско-правовой литературе.

Диссертация представляет собой исследование правовой природы договора централизованной перевозки грузов автомобильным транспортом. В работе рассматриваются относящиеся к данной теме как общетеоретические положения, так и практические вопросы правового регулирования централизованных перевозок грузов автотранспортом. Недостаточная полнота правового регулирования и отсутствие кодифицированного законодательства на автомобильном транспорте обусловили ведение исследования с точки зрения дальнейшего совершенствования правовой регламентации порядка и условий автомобильных перевозок грузов. В связи с этим автор делает ряд предложений по дополнению и изменению некоторых действующих норм и обосновывает необходимость издания новых нормативных актов, регулирующих деятельность автомобильного транспорта.

Диссертационная работа состоит из введения и четырех глав.

* * *

Во введении излагаются вопросы, которые служат основой для последующего рассмотрения юридической природы договора централизованной перевозки грузов автомобильным транспортом. Исследование начинается с раскрытия экономической сущности централизованных перевозок грузов автотранспортом, выяснения значения и роли этих перевозок в народном хозяйстве страны.

В диссертации показано, что при централизованном методе перевозок автотранспортный процесс строится таким образом, что выполнение перевозок грузов из пунктов расположения предприятий, складов, баз, железнодорожных станций и т. п., а также руководство работой подвижного состава на линии осуществляется единой автотранспортной организацией. Далее указывается, что погрузка грузов на автомобили (автопоезда) осуществляется силами и средствами грузоотправителей, а выгрузка перевезенных грузов из автомобилей — силами и средствами грузополучателей. В связи с этим отпадает необходимость в перевозке на автомобилях грузчиков, создаются условия для широкого внедрения механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Централизованный метод перевозок дает возможность для поставщика продукции, выступающего в качестве грузоотправителя,

передать полностью автотранспортные работы одной крупной автотранспортной организации. Благодаря централизованным перевозкам, предприятия и организации — грузополучатели, являющиеся потребителями перевозимых грузов, освобождаются от несвойственных им функций, связанных с получением, оформлением и перевозкой грузов от поставщика. При этом грузополучатели в основном обеспечивают надлежащее состояние подъездных путей в пунктах выгрузки, своевременную разгрузку автомобилей и автопоездов.

Сопоставляя централизованную перевозку децентрализованной, автор показывает, что организация централизованных перевозок, ведущая к перестройке эксплуатации автомобильного транспорта, позволяет наиболее рационально выполнять перевозки грузов с меньшим количеством автомобилей, при меньшей затрате рабочей силы и эксплуатационных материалов, а также повысить производительность труда на автотранспорте и значительно снизить транспортные расходы.

Здесь же вкратце показано, как положительный опыт по организации централизованных перевозок грузов, получивший широкую поддержку Центрального Комитета партии и Советского правительства¹, находит все большее применение на автомобильном транспорте страны.

I.

В первой главе диссертации дается характеристика нормативных актов, регулирующих централизованные перевозки грузов автомобильным транспортом. Остановившись на «Единых тарифах на перевозку грузов автомобильным транспортом», Правилах применения этих тарифов, «Положении о взаимной материальной ответственности автотранспортных организаций и клиентуры за выполнение плана перевозок и сохранность перевозимых грузов» и других нормативных актах, автор показывает, что правовая регламентация перевозок грузов автотранспортом является далеко неполной. До настоящего времени на автомобильном транспорте остается неурегулированным ряд вопросов, важных для рациональной организации процесса перевозок, в том числе и централизованных перевозок грузов. К таким актуальным вопросам, в первую очередь, относятся вопросы о сроках доставки грузов и ответственности за их нарушение, некоторые вопросы ответственности автотранспортных организаций за сохранность перевозимых грузов и другие.

¹ См. «XX съезд Коммунистической партии Советского Союза», Стенографический отчет, II, Госполитиздат, М., 1956, стр. 228.

Неурегулированность многих вопросов автомобильной перевозки порождает ряд затруднений при решении назревших задач, связанных с улучшением работы автотранспорта. Поэтому важным шагом в деле дальнейшего развития автомобильного транспорта является подготовка и издание Устава, регулирующего все основные моменты деятельности этого вида социалистического транспорта.

Тенденция развития автомобильного транспорта в нашей стране такова, что ликвидируются мелкие и средние автохозяйства, на их базе создаются крупные автотранспортные организации, идет сокращение и передача ведомственных автохозяйств в систему автомобильного транспорта общего пользования. Исходя из этого, автор считает целесообразным разработать Устав автомобильного транспорта общего пользования. В диссертации высказывается мнение, что в будущем Уставе, изданном в целом для автомобильного транспорта общего пользования, могут быть включены некоторые статьи, которые распространяют свое действие и на ведомственный автотранспорт. Причем не исключается возможность включения в Устав специального раздела о ведомственном автомобильном транспорте.

Следовательно, автор считает возможным наличие некоторых общих норм в Уставе, регламентирующих отдельные вопросы как автомобильного транспорта общего пользования, так и ведомственного автотранспорта. Вместе с тем это не должно исключать общей направленности Устава в сторону автомобильного транспорта общего пользования.

При этом автор полагает, что более целесообразно было бы издание Устава автомобильного транспорта общего пользования каждой союзной республикой. Исходным моментом при рассмотрении данного вопроса являются технико-экономические особенности и специфика организации управления автомобильным транспортом, осуществляющего в основном перевозки на короткие расстояния. Как известно, в свое время пришлось отказаться от организации управления автотранспортом общего пользования в масштабе всей страны Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. Это общесоюзное Министерство, просуществовавшее недолго, было упразднено, а его функции были переданы в ведение соответствующих союзных республик.

В свете задач, поставленных XX съездом партии и развитых в постановлениях последующих пленумов ЦК КПСС, в деле дальнейшего расширения прав союзных республик и повышения их роли в управлении народным хозяйством также важно указать на целесообразность издания Устава автомобильного транспорта общего пользования каждой союзной республикой.

II.

Вторая глава диссертации посвящена анализу юридической природы договора централизованной перевозки грузов автомобильным транспортом. Нормы советского права, регулирующие деятельность автотранспорта, способствуют его четкой и организованной работе. Договор централизованной перевозки грузов является одним из элементов системы правового регулирования автомобильных перевозок грузов.

Поскольку рассматриваемый договор органически связан с планом перевозок, глава начинается с выяснения значения актов планирования при централизованных перевозках грузов автотранспортом. В диссертации показано, что планы перевозок автомобильным транспортом являются составной частью единого государственного плана народного хозяйства нашей страны. Планирование перевозок грузов автотранспортом имеет своей задачей своевременно обеспечить удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозках грузов данным видом транспорта. Планы перевозок грузов автомобильным транспортом составляются исходя из планов производства, строительства, снабжения и товарооборота.

Перевозки грузов автотранспортом осуществляются на основе планов и прямых договоров, заключаемых в пределах установленных объемов перевозок. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом, устанавливая определенные права и обязанности сторон, детализирующие и конкретизирующие план автомобильных перевозок, способствует правильной организации процесса перевозки и повышению технического уровня транспортировки.

Договоры централизованных перевозок грузов автотранспортом заключаются в письменной форме, как правило, на основе годовых планов перевозок, в которых содержатся данные по перевозкам в течение года с распределением по кварталам и месяцам. Оперативные планы перевозки (декадные, пятидневные и суточные) составляются в соответствии с месячным планом перевозок грузов с учетом соответствующих декадных, пятидневных и суточных заявок грузоотправителей.

Договор централизованной перевозки грузов является плановым договором, выступающим в качестве средства сочетания планового начала с принципами хозрасчета. В договоре, исходя из плана, определяется точное наименование грузов, подлежащих перевозке, объем перевозок в тоннах и тонна-километрах, род грузов, пункты отправления и назначения, сроки перевозок, порядок оформления документации по перевозке, права и обязанности сторон, условия расчетов по оплате перевозок и т. д.

Таким образом, по договору централизованной перевозки грузов автомобильным транспортом одна сторона — автотранспортная организация (перевозчик) обязуется в установленные графиком сроки доставлять в пункты назначения своими автотранспортными средствами принятые ею к перевозке грузы другой стороны — грузоотправителя, который должен уплатить перевозчику установленную тарифами провозную плату и обеспечить осуществление погрузочно-разгрузочных работ.

Далее автор показывает, что в исполнении договора централизованной перевозки грузов автотранспортом принимают участие, помимо автотранспортной организации и грузоотправителя, также и другие предприятия и организации, выступающие в качестве грузополучателей либо выполняющие определенные обязанности по отправке грузов.

В диссертации отмечается, что между договором централизованной перевозки грузов и договором поставки (или подряда), на основании которого поставляемая (изготавливаемая) продукция подлежит перевозке, существует тесная связь, так как автотранспорт продолжает процесс производства, доставляя готовую продукцию к месту потребления. Этим объясняется, что перевозка в большинстве случаев служит средством выполнения предшествующего договора поставки (подряда) и что предприятие или организация, выступающая по договору перевозки в качестве грузоотправителя, может одновременно по другому договору являться поставщиком (подрядчиком), а грузополучатель — покупателем (заказчиком) той продукции, которая подлежит перевозке.

В отношении договора перевозки в нашей юридической литературе высказывались различные точки зрения. Одни авторы, признавая, что договор перевозки является самостоятельным договором, вместе с тем отмечают наличие в нем отдельных признаков, характерных для таких договоров, как подряд, имущественного найма, хранения (З. И. Шкундин, В. Н. Изволенский и др.). Согласно другой точке зрения, договор перевозки рассматривается как договор подряда (А. Г. Гусаков).

Подвергая критическому разбору различные взгляды по данному вопросу, автор приходит к выводу, что договор перевозки — это самостоятельный вид договора в системе советского гражданского права. В диссертации показано, что по своей правовой природе договор перевозки не может быть отнесен ни к категории таких договоров, как договор подряда, имущественного найма, хранения, либо охарактеризован как сочетание их отдельных элементов. По мнению автора, только под этим углом зрения может быть правильно изучено и понято то своеобразие правового содержания перевоз-

ки, взаимные права и обязанности участников правоотношения по перевозке, раскрывающие юридическую природу этого договора.

В литературе по советскому гражданскому праву рядом авторов договор перевозки рассматривается как договор, которым охватываются все виды перевозок (В. И. Серебровский, З. И. Шкундин, М. Е. Ходунов, М. К. Александров-Дольник и др.). Диссертант присоединяется к этой точке зрения, являющейся, по его мнению, правильной.

Далее обосновывается вывод о том, что договор перевозки грузов автомобильным транспортом представляет собой один из видов договора перевозки, а договор централизованной перевозки грузов автотранспортом — одну из его разновидностей.

В настоящей главе характеризуются транспортные документы, применяемые при централизованной перевозке грузов автомобильным транспортом. Автором подробно показано юридическое значение товаро-транспортной накладной, транспортной справки, путевого листа. В диссертации отмечается, что на автомобильном транспорте значение накладной принципиально иное, чем на железнодорожном и других видах транспорта. При перевозках грузов автотранспортом накладная не является письменной формой заключения договора. Это связано с тем, что автотранспортная накладная может выписываться лишь при наличии уже заключенного договора автомобильной перевозки грузов. На автотранспорте накладная в основном играет роль грузосопроводительного и учетного документа. Остановившись на правовом значении путевого листа, автор характеризует его как перевозочный документ, значение которого выходит за рамки учетного документа, имеющего значение лишь для автотранспортной организации.

III.

Третья глава диссертации посвящена исследованию прав и обязанностей автотранспортной организации (перевозчика), грузоотправителя и грузополучателя. Давая анализ исследуемых вопросов, автор исходит из того, что договор централизованной перевозки грузов автотранспортом относится к числу двусторонних договоров. При этом принимается во внимание, что, как в каждом обязательственном правоотношении, обязанностям одной стороны соответствуют правомочия другой, так и по рассматриваемому договору права и обязанности корреспондируют друг другу. Поэтому диссертант счел возможным в большей мере остановиться на рассмотрении вопросов об обязанностях участников договора централизованной перевозки грузов автомобильным транспортом.

По договору централизованной перевозки автотранспортная организация (перевозчик) обязана принимать к перевозке предусмотренные договором грузы и своевременно, в соответствии с установленным графиком, доставлять их в место назначения в сроки, обеспечивающие ускорение товарооборота и рациональное использование подвижного состава. В связи с этим автотранспортная организация должна строго по графику предоставлять под погрузку в технически исправном состоянии перевозочные средства определенного тоннажа, надлежащим образом оборудованные и оснащенные.

При составлении оперативного плана перевозок на основе заявок, подаваемых грузоотправителями в соответствии с условиями договора перевозки, автотранспортная организация обязана предусмотреть наиболее целесообразное распределение автомобилей, исходя из класса груза, его упаковки, а также способа ведения погрузочно-разгрузочных работ, расстояний перевозок и т. п. В диссертации отмечается важное оперативное значение заявки в процессе осуществления перевозки грузов автотранспортом.

Автотранспортная организация (перевозчик) обязана обеспечить рациональное осуществление перевозок грузов, способствующее сокращению порожних пробегов автомобилей, путем их маршрутизации. Как сторона по договору перевозки, автотранспортная организация вправе требовать предоставления ей груза в таком состоянии, чтобы груз мог выдержать перевозку и прибыть в место назначения в полной сохранности. При этом обосновываются соображения автора о том, что автотранспортной организации должно принадлежать право определять необходимость упаковки в соответствии со свойствами груза.

В диссертации указывается, что охрана груза во время его перевозки, как правило, возлагается на автотранспортную организацию, а при перевозке ценных или специальных грузов — при отсутствии у перевозчика условий для обеспечения их сохранности — обязанность сопровождения груза может быть возложена на грузоотправителя.

На автотранспортную организацию и грузоотправителя, совместно с грузополучателем, при массовых перевозках грузов возлагается обязанность установить фронт одновременной погрузки и разгрузки автомобилей (автопоездов) и соответственно определить возможный грузооборот в тоннах по сменам и за сутки в зависимости от типа и количества автомашин, их тоннажа и наличия прицепов. В соответствии с установленным фронтом автотранспортная организация обязана осуществлять подачу по графику автомобилей (автопоездов) к погрузке и разгрузке. В связи с этим в диссертации показывается роль диспетчерского аппарата перевозчика в деле

обеспечения четкой работы подвижного состава на линии по графику и наиболее рациональной организации всего процесса перевозки грузов.

Далее отмечается, что при централизованных перевозках грузов существенно изменилась роль шофера. Он является не только водителем автомобиля, но и представителем перевозчика, непосредственно участвующим в организации перевозочной работы, а также, за исключением случаев, когда перевозятся ценные или специальные грузы, требующие охраны или сопровождения, — материально ответственным лицом за перевозимый груз. Шофер выполняет обязанности по приемке груза от грузоотправителя, по перевозке и сдаче груза получателю, а также по оформлению соответствующей документации. При этом подчеркивается, что шофер, действующий от имени автотранспортной организации, совершает определенный круг действий, порождающих правовые последствия для перевозчика.

По договору централизованной перевозки автотранспортом грузоотправитель обязан своевременно подготовить к перевозке грузы, соответствующим образом оформить перевозочные документы, обеспечить организацию погрузочно-разгрузочных работ по установленному графику, сдачу перевозчику груза, а при доставке его по месту назначения — принятие грузополучателем, произвести оплату стоимости перевозки в соответствии с установленными по договору условиями расчетов. Кроме того, грузоотправитель обязан обеспечить содержание в надлежащем состоянии подъездных путей, погрузочно-разгрузочных пунктов, площадок для маневрирования автомобилей и автопоездов, а также соблюдение других условий, направленных на обеспечение нормального выполнения перевозки грузов. При этом обращается внимание на то, что грузоотправитель не вправе допускать на погрузочные пункты в установленные часы работы подвижного состава, осуществляющего централизованные перевозки грузов, автомобили и автопоезда, не участвующие в централизованных перевозках.

В диссертационной работе отмечается, что при централизованных перевозках лицо, являющееся грузополучателем, хотя и не принимает участия в заключении договора, обладает определенными правами и обязанностями. По мнению автора, договор перевозки грузов, в том числе и договор централизованной перевозки грузов автомобильным транспортом, не является договором в пользу третьего лица. В диссертации излагается критика теории договора в пользу третьего лица. Показывая невозможность квалификации договора централизованной перевозки грузов, как договора в пользу третьего лица, диссертант приходит к выводу, что права и обязанности

грузополучателя, вытекающие из договора перевозки, предусматриваются в соответствии с нормативными актами, регулирующими централизованные перевозки грузов автотранспортом, и договором поставки (подряда), предшествовавшим заключению договора автомобильной перевозки.

В работе показано, что грузополучатель имеет право требовать выдачи адресованного ему груза. В то же время на грузополучателя возлагаются определенные обязанности по оформлению перевозочных документов (путевых листов, накладных и др.), по содержанию в надлежащем состоянии своих подъездных путей, а также по обеспечению фронта одновременной разгрузки, осуществление процесса разгрузки и т. д. Автором при этом подчеркивается, что выполнение грузополучателем возложенных на него обязанностей играет важную роль в деле точного и своевременного осуществления централизованной перевозки грузов автотранспортом.

В диссертации рассматриваются некоторые вопросы, связанные с оплатой и расчетами по перевозкам грузов. Плата за перевозку автомобильным транспортом взимается по единым тарифам. Расчеты с автотранспортными организациями за перевозку грузов, как правило, производят грузоотправители. При этом стоимость перевозок включается грузоотправителем в счета-фактуры за продукцию и возмещается грузополучателями одновременно с оплатой продукции.

Подвергая рассмотрению отдельные права и обязанности перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя, автор указывает на имеющиеся недостатки в области организации централизованных автомобильных перевозок и их правового регулирования, а также намечает пути для устранения этих недостатков.

IV.

В четвертой главе диссертации исследуются вопросы об ответственности сторон при централизованной перевозке грузов автомобильным транспортом. Социалистические организации и предприятия в пределах плановых заданий вступают в правоотношения путем заключения договоров и несут за их выполнение установленную законом ответственность.

В начале главы обсуждается спорный в науке советского гражданского права вопрос о том, представляет ли гражданско-правовая ответственность в виде установленных имущественных санкций самостоятельный институт гражданского права или ее следует рассматривать в качестве элемента, который входит в самое понятие обязательства. Давая критический обзор различных точек зрения по

этому вопросу, автор считает, что ответственность по обязательствам не является самостоятельным институтом советского гражданского права, а входит в понятие обязательства как составной его элемент. Вместе с тем это, разумеется, не исключает того, что в обязательствах из договоров ответственность может и не наступить в случаях надлежащего исполнения, поскольку в социалистическом обществе одной из важных гарантий соблюдения договорной дисциплины является высокая сознательность советских граждан. И свойственное советским людям чувство долга перед социалистическим государством.

В диссертации вопросы гражданско-правовой ответственности при централизованной перевозке грузов автомобильным транспортом, в первую очередь, рассматриваются с точки зрения необходимости пресечения возможности невыполнения установленного планом объема перевозок, обеспечения полной сохранности перевозимых грузов от всякого рода потерь, а также наиболее рационального использования автомобильного транспорта.

Ответственность за выполнение плана перевозок грузов автотранспортом, как общее правило, определяется по итогам выполнения установленных месячных планов перевозок. Грузоотправитель несет ответственность перед автотранспортной организацией за непредъявление к перевозке груза в количестве, предусмотренном месячным планом, а также за нарушение предусмотренных договором условий перевозки, в результате чего предъявленный им груз не был принят к перевозке. Что касается автотранспортной организации, то она несет ответственность перед грузоотправителем за невыполнение перевозки груза в количестве, предъявленном грузоотправителем к перевозке в соответствии с утвержденным месячным планом. Однако за неприятие к перевозке грузов, предъявленных с нарушением условий перевозки, предусмотренных договором, автотранспортная организация ответственности не несет.

В случае невыполнения месячного плана перевозок грузов, сторона, ответственная за это, уплачивает другой стороне штраф в установленном размере. Автотранспортная организация и грузоотправитель освобождаются от ответственности за невыполнение плана перевозки лишь в исключительных случаях: а) вследствие явлений стихийного характера, вызвавших перерыв движения на автомобильных дорогах; б) вследствие аварий, вызвавших прекращение работы предприятий (складов, баз, автохозяйств и т. д.) и воспрепятствовавших отправке или приемке грузов на срок не менее трех суток; в) при изменении утвержденного плана перевозок в установленном порядке.

Исследуя вопросы гражданско-правовой ответственности сторон при централизованной перевозке грузов автомобильным транспортом, автор рассматривает условия и основания этой ответственности.

В диссертации подробно показано, что для возникновения ответственности за нарушение договорного обязательства необходимо наличие причинной связи между нарушением договора, приведшим к определенным последствиям, и действием (бездействием) должника. При рассмотрении вопроса об основании ответственности выясняется, что согласно действующим нормативным актам, регламентирующим автомобильные перевозки, основанием ответственности по договору централизованной перевозки грузов автотранспортом является вина.

Переходя к вопросу об ответственности за сохранность перевозимых грузов, автор подчеркивает, что принятый к перевозке груз должен быть доставлен и сдан грузополучателю без каких-либо изменений, порчи и повреждения. Ответственность за сохранность груза во время перевозки лежит, по общему правилу, на автотранспортной организации с момента приема его на автомашину и до сдачи грузополучателю или передачи его в установленном порядке другому предприятию или учреждению.

В тех случаях, когда перевозятся ценные или специальные грузы, требующие охраны или сопровождения, ответственность за их сохранность возлагается согласно условиям договора либо на автотранспортную организацию, либо на грузоотправителя. Ответственность при этом несет та сторона, на которой лежала обязанность сопровождения груза в пути следования.

При перевозке грузов, ответственность за сохранность которых лежит на грузоотправителе, их приемку, сопровождение и сдачу грузополучателю обеспечивает грузоотправитель. В связи с этим автотранспортная организация не несет ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза, принятого к перевозке. Однако с нее не может быть снята ответственность в тех случаях, когда утрата, недостача, порча или повреждение произошли по вине работников автотранспортной организации (перевозчика).

В диссертации высказывается мнение, что при разработке Устава автомобильного транспорта общего пользования следует предусмотреть, что ответственность за целостность и сохранность принятых к перевозке грузов, как правило, должна нести автотранспортная организация. В этом случае охрана груза в пути должна возлагаться на шофера, как материально-ответственное лицо. При перевозке специальных и ценных грузов, для сопровождения которых необходим экспедитор, последний также должен выделяться автотранспортной организацией.

Далее в работе освещается вопрос о возмещении ущерба, причиненного при перевозке грузов по вине автотранспортной организации.

Говоря об ответственности за сохранность перевозимых грузов, диссертант отмечает, что нередко случаи, когда утрата, недостача, порча или повреждение груза находятся в причинной связи не только с действиями автотранспортной организации, но и грузоотправителя. В связи с этим на практике возникает вопрос о совместной или, как ее часто называют, смешанной ответственности сторон. В результате обсуждения данного вопроса в диссертации делается вывод о возможности применения принципа совместной («смешанной») ответственности сторон в случаях нарушения целостности и сохранности груза в процессе осуществления автомобильной перевозки.

В настоящей главе рассматривается вопрос об ответственности за просрочку в доставке груза. При этом автор подчеркивает, что вопрос о сроках доставки грузов приобретает особенно важное значение при централизованных перевозках, осуществляемых по строгому графику работы подвижного состава. Однако, как отмечается в диссертации, на автомобильном транспорте действующими нормативными актами вопрос о доставке грузов в срок в значительной мере не урегулирован. В связи с этим автор выступает с предложениями по правовой регламентации данного вопроса.

Серьезным препятствием в рациональном использовании подвижного состава автомобильного транспорта являются сверхнормативные простои при выполнении погрузочно-разгрузочных операций, а также неполное использование грузоподъемности и порожние пробеги автомобилей и автопоездов.

В целях борьбы со сверхнормативными простоями и порожними пробегами подвижного состава на автомобильном транспорте установлена материальная ответственность в виде штрафных санкций. Для стимулирования ускорения погрузочно-разгрузочных работ на автотранспорте установлены премии в форме скидки с сумм оплаты за перевозку.

При нерациональном использовании грузоподъемности или грузозместимости автомобиля (автопоезда) взимается повышенная провозная плата. Однако, как показывает практика автомобильных перевозок грузов, указанные меры далеко не всегда являются действенными. В диссертации в связи с этим указывается, что задачи улучшения работы автотранспорта настоятельно требуют решительной борьбы с недогрузами автомобилей и автопоездов, установления более строгой ответственности за неполное использование грузоподъемности и грузозместимости подвижного состава.

Затем останавливаясь на вопросе об ответственности за порожние пробеги автомобилей (автопоездов) по договору централизованной перевозки грузов, автор намечает некоторые мероприятия правового характера в целях рационального использования подвижного состава автомобильного транспорта.

В диссертации в связи с рассматриваемой проблемой ответственности затрагивается вопрос о претензионном порядке разрешения споров, возникающих из договора автомобильной перевозки грузов автотранспортом. При этом отмечается, что введенный на автомобильном транспорте претензионный порядок предъявления требований содействует скорейшему урегулированию споров и в значительной мере освобождает арбитражи от споров, разрешение которых возможно без обращения в соответствующие органы арбитража.

* * *

Основное содержание данной диссертации опубликовано в работе автора «Договор централизованной перевозки грузов автомобильным транспортом в советском праве» (сборник «Вопросы советского транспортного права», Госюриздат, Москва, 1957 г.).

