

34
А1

МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ М. В. ЛОМОНОСОВА
Юридический факультет

На правах рукописи

Е. М. ВОРОЖЕЙКИН

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЕ
РЕГУЛИРОВАНИЕ
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ОПЕРАЦИЙ
ОРГАНОВ ТРАНСПОРТА

(ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЙ ДОГОВОР)

Автореферат диссертации
на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва — 1957

МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М. В. ЛОМОНОСОВА
Юридический факультет

На правах рукописи

Е. М. ВОРОЖЕЙКИН

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЕ
РЕГУЛИРОВАНИЕ
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ОПЕРАЦИЙ
ОРГАНОВ ТРАНСПОРТА

(ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЙ ДОГОВОР)

Автореферат диссертации
на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель,
доктор юридических наук,
профессор РЯСЕНЦЕВ В. А.

Москва—1957

Анализу правовых отношений, возникающих из деятельности по транспортно-экспедиционному обслуживанию, также как и правовой природы транспортно-экспедиционного договора в советском гражданском праве не уделялось до сего времени должного внимания. Это нельзя признать правильным.

Транспортно-экспедиционная деятельность, как самостоятельная хозяйственная функция предприятий, специально созданных для ее осуществления, позволяет значительно повысить рентабельность работы многих хозяйственных организаций. От ее осуществления транспортно-экспедиционными конторами достигается немалый экономический эффект в ряде отраслей народного хозяйства.

Так, деятельность транспортно-экспедиционных предприятий оказывает чрезвычайно плодотворное влияние на работу транспорта. Решениями XX съезда КПСС перед всеми отраслями социалистического транспорта поставлены ответственные задачи. К 1960 году грузооборот железнодорожного транспорта должен быть доведен до 1374 млрд. тонно-километров (что по отношению к 1955 году составляет 142%), грузооборот морского транспорта по сравнению с 1955 годом должен возрасти к 1960 году примерно на 80%, грузооборот морского транспорта соответственно подлежит увеличению в 2.1 раза, автомобильного транспорта — в 2 раза¹. В решениях съезда подчеркивается, что намеченные по развитию социалистического транспорта задачи не могут быть выполнены лишь за счет усиления его материально-технического оснащения, увеличения протяженности железных дорог, освоения но-

¹ Резолюции XX съезда Коммунистической партии Советского Союза, Госполитиздат, 1956, стр. 66—71.

вых водных магистралей и пр. Чрезвычайно важное значение приобретают дальнейший технический прогресс и неуклонное соблюдение режима экономии, увеличение скорости подвижного состава и экономия времени прохождения грузов в пути, сохранность грузов и безупречная организация всех работ на транспорте¹. В обеспечении отмеченных условий немалую роль призваны сыграть транспортно-экспедиционные предприятия². Освобождая транспорт от несвойственных ему, как перевозчику, функций по сортировке грузов, информации клиентов о движении грузов в пути, оформлению документации и пр., транспортно-экспедиционные предприятия существенно влияют на повышение оперативности в его работе. Этому же способствует и принятие ими на себя обязанностей по приему и отправлению грузов, организации их доставки от складов до станции отправления и наоборот, от станции прибытия и до складов клиента. Осуществляя подгруппировку мелких отправок грузов до повагонных (судовых и пр.), а также маршрутизацию перевозок, транспортно-экспедиционные предприятия способствуют ускорению оборачиваемости перевозных средств, экономии времени при выполнении работ по их разгрузке и погрузке, сокращению непроизводительных стоянок перевозочных средств и подвижного состава, а также значительному удешевлению перевозок.

Деятельность транспортно-экспедиционных предприятий благоприятно сказывается и на работе социалистических организаций и предприятий — отправителей и получателей грузов: они освобождаются от ряда дополнительных работ по получению, доставке, отправке грузов и т. д. Выполнение этих действий самими хозорганами отвлекло бы их от основных производственных задач. Организуя отправление и получение грузов в контейнерах, ТЭК освобождают клиентов от необходимости упаковки мелких грузов в специальную тару. Это, в свою очередь, дает возможность клиентам экономить значительные суммы денег и направлять их на улучшение производственного процесса.

¹ См. Л. М. Каганович, Речь на XX съезде КПСС, Госполитиздат, 1956, стр. 17, 19—20.

² В дальнейшем обозначаются сокращенно — ТЭК.

Выполнение указанных работ транспортно-экспедиционными конторами снижает расходы хозяйственных организаций по содержанию специального штата работников, которые должны были бы осуществлять такие операции. Это касается большинства хозорганов, так как многие из них связаны с отправкой и получением готовой продукции, сырья, полуфабрикатов и т. д. В свете указаний XX съезда КПСС о необходимости решительной борьбы со штатными излишествами и дальнейшем удешевлении управленческого аппарата¹ отмеченное обстоятельство особенно наглядно свидетельствует о целесообразности расширения и систематического совершенствования деятельности ТЭК. Велико значение деятельности ТЭК и при осуществлении ими ряда других услуг.

Естественно, что успешное выполнение ТЭК их функций возможно лишь при условии их четкой и слаженной работы. А это не может быть достигнуто без надлежащей ее правовой регламентации. Рассмотрение в настоящей диссертации практики взаимоотношений ТЭК с их клиентами, а также изучение соответствующего нормативного материала и судебной-арбитражной практики позволило выявить ряд недостатков в правовом урегулировании транспортно-экспедиционной деятельности и сделать соответствующие рекомендации, направленные на его улучшение.

Для улучшения гражданско-правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности чрезвычайно важно установить юридическую природу транспортно-экспедиционного договора. От правильного ответа на этот вопрос в большой зависимости находится и решение вопроса о возможности распространения норм некоторых смежных институтов советского гражданского права на правоотношения по транспортно-экспедиционному обслуживанию. Под этим углом зрения и ведется исследование. В заключительной главе «Юридическая природа транспортно-экспедиционного договора» на основе данных, полученных в результате анализа материала, содержащегося в предыдущих главах, делаются необходимые выводы.

¹ См. Н. С. Хрущев, Отчетный доклад Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза XX съезду партии, Госполитиздат, 1956, стр. 107—108.

Диссертация состоит из краткого введения, шести глав и заключения.

I

Глава первая посвящена рассмотрению значения транспортно-экспедиционного дела, истории его возникновения и развития в СССР. Здесь же дается характеристика основных нормативных актов, регулирующих транспортно-экспедиционную деятельность, раскрывается понятие транспортно-экспедиционной операции.

XX съезд Коммунистической партии Советского Союза большое внимание уделил специализации в народном хозяйстве. Специализация — важнейший фактор его дальнейшего неуклонного развития¹. Осуществление транспортно-экспедиционной деятельности созданными для этой цели предприятиями — своеобразный вид специализации на транспорте, приносящий немалую экономическую выгоду как самому транспорту, так и его клиентуре. В данной главе диссертации показан большой экономический эффект транспортно-экспедиционных операций, если они выполняются не самими органами транспорта и его клиентами, а транспортно-экспедиционными предприятиями.

Транспортно-экспедиционное дело, как самостоятельная хозяйственная функция определенного рода предприятий из года в год расширяется. Учитывая положительный опыт деятельности ТЭК, а также их плодотворное влияние на работу транспорта и его клиентуры в области перевозок грузов, советское правительство неоднократно отмечало необходимость расширения сети ТЭК в стране². В постановлениях правительства предусматрива-

¹ См. М. З. Сабуров, Речь на XX съезде КПСС, Госполитиздат, 1956, стр. 20.

² См. постановление СМ СССР от 26/III-1950 г. «О дальнейшем развитии контейнерных перевозок на 1950—60 гг.», постановление СМ СССР от того же числа «О мерах по улучшению контейнерных перевозок и транспортно-экспедиционной работы на железнодорожном транспорте», см. также постановление СМ СССР от 6/X-1953 г. «О дальнейшем улучшении работы железнодорожного транспорта по перевозке грузов, особенно товаров народного потребления», и другие.

ются и конкретные меры по расширению и улучшению транспортно-экспедиционного дела в СССР, что подчеркивает его самостоятельное значение как особого вида хозяйственной деятельности

II

Глава вторая «Плановые предпосылки и значение транспортно-экспедиционного договора» посвящена исследованию роли планового начала в деятельности по транспортно-экспедиционному обслуживанию, соотношению плана и договора как правовой формы этого вида деятельности.

При рассмотрении вопросов о принципах, методах и формах планирования транспортно-экспедиционной деятельности, прежде всего следует подчеркнуть, что они в значительной степени соответствуют тем новым требованиям, которые предъявлены к планово-регулирующим органам XX съездом партии¹. Отсутствие чрезмерной и излишней централизации при планировании транспортно-экспедиционной деятельности способствует проявлению широкой инициативы и самостоятельности низовых звеньев системы транспортно-экспедиционных органов, дает возможность тщательного и всестороннего предварительного обсуждения проектов планов (в процессе их составления) с клиентами ТЭК и транспортными органами. Это, в свою очередь, является важным фактором их своевременного выполнения.

Планирование — важнейшее организующее и регулирующее начало в деятельности по транспортно-экспедиционному обслуживанию. Однако планирование деятельности транспортно-экспедиционных предприятий имеет некоторые особенности. ТЭК при осуществлении своих функций имеет дело, с одной стороны, с органами транспорта, с другой стороны — с его клиентурой. Все они: транспортный орган, клиентура и ТЭК не подчинены единому органу. Соответственно этому и плановое задание, обязательное для ТЭК, не обязательно для его клиентуры. Поэтому акт планово-регулирующего органа, вышестоя-

¹ См. М. З. Сабуров, Речь на XX съезде КПСС, Госполитиздат, 1956, стр. 13.

щего по отношению к ТЭК, будучи важнейшим организующим и регулирующим началом в транспортно-экспедиционной деятельности, не относится к числу плановых актов, которые непосредственно порождают обязательство. Акт плано-регулирующего органа ложится в основу договора на транспортно-экспедиционное обслуживание, но непосредственно обязательственных правоотношений сторон не создает. В этой связи особо важное значение приобретает договор, который порождает и закрепляет обязательственное правоотношение по транспортно-экспедиционному обслуживанию.

Большое значение договора обуславливается также тем, что он выступает важным средством конкретизации и уточнения планового задания.

В нашей цивилистической литературе было высказано мнение о том, что договор в советском гражданском праве является средством конкретизации и уточнения акта плано-регулирующего органа. Рассмотренный нами конкретный материал, характеризующий соотношение планового акта и договора на транспортно-экспедиционное обслуживание, подтверждает правильность этого мнения.

В этой же главе диссертации освещены вопросы о порядке составления и утверждения планов по транспортно-экспедиционному обслуживанию, а также о порядке заключения договора, его структуре и содержании.

III

Глава третья — «Стороны в договоре на транспортно-экспедиционное обслуживание».

Сторонами транспортно-экспедиционного договора являются транспортно-экспедиционное предприятие и клиент. Транспортно-экспедиционное обслуживание может осуществляться лишь предприятиями, специально созданными для этого. Поэтому только они и в праве выступать в качестве экспедитора в транспортно-экспедиционном договоре. Транспортно-экспедиционное обслуживание не может осуществляться в виде промысла гражданами. Клиентом ТЭК, напротив, может быть как юридическое лицо, так и гражданин.

В диссертации рассматривается вопрос о юридической личности транспортно-экспедиционных предприятий. При характеристике правосубъектности транспортно-экспедиционных предприятий мы исходили из нормативных актов, данных теории и из сложившейся практики деятельности ТЭК.

Транспортно-экспедиционные предприятия обладают признаками юридического лица. Фактически они выступают как юридические лица. Однако, формально юридическими лицами они не считаются. Их положение аналогично положению трестированных предприятий. Так же как и последние, ТЭК выступают в правоотношениях от своего имени, несут самостоятельную ответственность за свои действия и пр., однако, действуя на основе доверенности вышестоящего органа, формально юридическими лицами не признаются. В диссертации полностью разделяется высказанное уже ранее в литературе мнение о необходимости устранения данного противоречия.

Правильность этого вывода с полной очевидностью вытекает и из указаний XX съезда КПСС о дальнейшем всемерном расширении прав руководителей низовых звеньев нашей хозяйственной системы, как важнейшего фактора повышения оперативности и инициативы в руководстве хозяйством, а также повышения ответственности за деятельность соответствующих предприятий и организаций. Формальное непризнание за транспортно-экспедиционными предприятиями прав юридического лица в определенной степени сковывает их инициативу и самостоятельность.

IV

Четвертая глава диссертации посвящена рассмотрению предмета транспортно-экспедиционного договора.

В нашей цивилистической литературе нет общего понятия предмета договора в советском гражданском праве. Отсутствие единого понятия предмета договора затрудняет исследование предмета конкретных договоров. В диссертации делается попытка наметить пути решения этого вопроса.

К общему определению понятия предмета договора в советском гражданском праве, по нашему мнению, нуж-

но идти от изучения предмета в отдельных договорах. Опираясь на этот анализ автор делит все типы договоров, известные советскому гражданскому праву, на две большие группы. Одна группа договоров объединяет те из них, которые заключаются по поводу и относительно имущественных объектов¹. К числу таковых относятся: купля-продажа, поставка, строительный подряд, имущественный наем и т. п. Во всех этих договорах вещь выступает не в качестве вспомогательного средства исполнения договора, а является тем имущественным объектом, ради которого договор заключается. Предмет такого рода договоров и составляют два элемента: вещь (имущественный объект) и действия сторон, направленные на осуществление цели договора.

В состав другой группы договоров входят договоры перевозки (грузов и пассажиров), многие договоры бытового подряда, разнообразные договоры зрелищных предприятий с артистами, договор поручения и т. п. Они также тесно связаны с имуществами объектами, однако вещи здесь выступают лишь в качестве средства исполнения договора. Вещь в такого рода договорах не является тем материальным объектом, относительно (по поводу) которого договор заключается. Предмет таких договоров состоит из одного элемента — действий сторон, направленных на осуществление цели договора.

Такое понимание договора в советском гражданском праве может служить исходной позицией для определения предмета в ряде договоров различных типов. Например, в договоре перевозки пассажира предметом его не является сам пассажир или транспортное средство. Пассажир — сторона в этом договоре. Подвижной состав транспортного органа — это средство исполнения договора. Очевидно, что предмет данного договора и составляют соответствующие действия сторон. Аналогично должен решаться вопрос о предмете и в прочих договорах, входящих во вторую группу.

Предмет транспортно-экспедиционного договора также составляют действия сторон. Особенность этого до-

¹ Данный термин используется в монографии Н. Г. Александрова «Законность и правоотношения в советском обществе» (Госюриздат, 1955). Нам представляется, что им полностью охватывает все многообразие вещей, имущества и пр.

говора состоит в том, что совокупность действий, образующих его предмет, всегда predetermined ведомственными нормативными актами. Его основа — транспортно-экспедиционная операция. Она включает в себя обязательный комплекс действий, подлежащих выполнению сторонами. На состав этих действий оказывают влияние следующие факторы: место совершения операции, характер грузов, подлежащих отправлению или получению (мелкие, повагонные и пр.), вид услуг, оказываемых клиенту — получение, отправление. В некоторых случаях имеет также значение, чьим иждивением груз доставляется от склада клиента до места отправки, либо — от места получения до склада клиента. Невыполнение хотя бы одного из действий, составляющих транспортно-экспедиционную операцию, сопровождается применением санкций.

В диссертации, наряду с раскрытием значения транспортно-экспедиционной операции, составляющей по сути дела предмет договора, показываются недостатки действующих нормативных актов. Ни в одном из них не дается четкого и полного определения транспортно-экспедиционной операции. Как показывает практика, отсутствие в нормативных актах такого определения мешает единообразному пониманию транспортно-экспедиционной деятельности, является, нередко, причиной разнобоя в работе транспортно-экспедиционных предприятий одного и того же ведомства, а также не способствует правильному решению гражданско-правовых споров судебными и арбитражными органами. В диссертации отмечается необходимость устранения указанных и ряда других недостатков в правовом регулировании транспортно-экспедиционной деятельности.

V

Глава пятая содержит анализ прав, обязанностей и ответственности сторон в транспортно-экспедиционном договоре. Установление точного объема и содержания правомочий сторон в транспортно-экспедиционном договоре практически очень важно, так как от этого в первую очередь зависит правильное решение вопроса об ответственности сторон. Анализ договорной, арбитражной и судебной практики, а также нормативного материала позволяет сделать вывод о том, что усло-

вия, определяющие характер прав и обязанностей сторон в транспортно-экспедиционном договоре могут быть подразделены на три группы.

1) Условия, необходимые в любом конкретном транспортно-экспедиционном договоре. Они предусмотрены нормами законодательных и ведомственных актов и примерными (типовыми) договорами. Стороны, при заключении договора, не вправе ни исключать, ни изменять их.

К ним относятся, например, возмездность договора, в результате чего клиент обязуется оплачивать ТЭК стоимость выполненных ею услуг; выступление ТЭК в договоре от имени клиента, что обязывает клиента снабдить ТЭК необходимыми документами, уполномочивающими ее действовать от имени клиента и т. д.

2) Условия, свойственные определенному виду транспортно-экспедиционного договора. Они всегда зависят от характера выполняемых услуг. Наличие этой группы объясняется тем, что в основе договора всегда лежит какая-либо транспортно-экспедиционная операция. Каждая же операция, как отмечалось, включает в себя обязательную совокупность строго predetermined действий сторон.

Условия, входящие в эту группу, также как и условия, составляющие первую группу, не могут быть исключены, либо изменены по желанию сторон. В отличие же от первой группы условия, составляющие вторую группу, свойственны не всякому транспортно-экспедиционному договору (например, при работе с мелкими отправлениями ТЭК обязуется совершать такие действия, в которых нет нужды при работе с повагонными отправлениями, и т. д.), а лишь некоторым его разновидностям.

3) Наконец, третью группу составляют условия, которые стороны вправе предусматривать в договоре по своему желанию и взаимному согласию (например, вопросы о времени работы складов клиента, о способе информации клиента о прибытии грузов и пр.). Включение или невключение их в договор полностью зависит от усмотрения сторон.

Классификация условий договора по группам имеет существенное значение при решении вопросов об ответственности сторон за неисполнение договора. В диссертации рассматриваются условия договора каждой из наз-

ванных групп и анализируются соответствующие права и обязанности сторон.

Дальнейшее изложение этого вопроса тесно увязывается с ответственностью сторон по договору. Уяснение оснований, объема и видов ответственности сторон по транспортно-экспедиционному договору необходимо потому, что накопившаяся судебная и арбитражная практика до сего времени обобщению и изучению не подвергалась, а это не может не сказываться на правильности и единообразии решения однородных дел разными судебными и арбитражными органами.

На основе правовых норм, регулирующих транспортно-экспедиционную деятельность, а также с учетом практики их применения, в диссертации делается вывод о том, что на взаимоотношения сторон по транспортно-экспедиционному договору полностью распространяются ст. ст. 117 и 118 ГК РСФСР и соответствующие статьи ГК других союзных республик. Принцип вины, как важнейшее основание ответственности в советском гражданском праве, сохраняет свою силу и для транспортно-экспедиционного договора. Распространяются на взаимоотношения сторон в этом договоре и общие для советского гражданского права основания освобождения от ответственности по договору. Специфическим обстоятельством, освобождающим ТЭК от ответственности по договору, является невозможность его исполнения вследствие мобилизации транспортных средств по решению правительства или соответствующих центральных органов. За последнее время, в связи с отвлечением транспорта на сезонные работы (уборка урожая, перевозка овощей, обработка целинных земель и пр.) судебные споры такого рода — довольно частые явления. Изучение арбитражной практики позволило выявить ряд недостатков при решении таких споров.

Исходя из договорной практики, а также анализа значительного числа судебных и арбитражных дел мы пришли к выводу о том, что к числу оснований освобождения транспортно-экспедиционных предприятий от ответственности перед клиентом относятся обстоятельства, предусмотренные пп. «б», «г», «д», «е» ст. 186 Устава железных дорог СССР и пунктами соответствующих статей Уставов других транспортных ведомств (п. «в», «д» и др. ст. 191 Устава ВВТ и т. д.). ТЭК подлежит, в частности, освобож-

дению от ответственности по договору, если неисполнение его наступило вследствие особых естественных свойств груза, вызвавших его поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и т. п. последствия, при условии, однако, если ТЭК выполнила в точности все указания клиента о порядке обращения с такого рода грузами. Транспортно-экспедиционное предприятие освобождается также от ответственности по договору, если неисполнение его вызвано такими недостатками тары или упаковки, которые не могли быть замечены по их наружному виду при приеме груза. ТЭК не подлежит ответственности по договору, если неисполнение его наступило вследствие сдачи груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении. Транспортно-экспедиционное предприятие освобождается от ответственности и в случае неисполнения договора по причине сдачи клиентом к отправлению грузов, влажность которых превышает установленную норму. Наконец, транспортно-экспедиционное предприятие не несет ответственности по договору, если утрата, повреждение, порча или уменьшение веса груза наступили по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой, производившихся средствами клиента, а также если указанные последствия наступят из-за применения клиентом тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары по вине транспортного органа.

В диссертации подробно рассматриваются наиболее типичные для транспортно-экспедиционного договора случаи ответственности сторон. В заключение дается их классификация по видам. Наличие такой классификации будет способствовать рассмотрению и правильному разрешению дел, связанных с нарушениями договора.

VI

Последняя, шестая глава диссертации, посвящена исследованию юридической природы транспортно-экспедиционного договора. Выяснение юридической природы договора на транспортно-экспедиционное обслуживание имеет чрезвычайно важное значение для наиболее правильного осуществления деятельности по транспортно-экспеди-

ционному обслуживанию. Установление юридической природы данного договора позволяет решить вопрос о возможности распространения на него отдельных норм гражданского законодательства, относящегося к некоторым другим договорам и о необходимости дальнейшего улучшения правового урегулирования транспортно-экспедиционных отношений путем принятия новых законодательных актов или изменения и дополнения ныне действующих.

Транспортно-экспедиционный договор по целому ряду признаков напоминает ряд известных советскому гражданскому праву договоров — договор подряда, договор комиссии, договор поручения. Однако сравнительный анализ перечисленных договоров показывает, что транспортно-экспедиционный договор не является разновидностью ни одного из них. Он обладает своеобразными чертами, которые ни одному из названных договоров не присущи.

Сходство транспортно-экспедиционного договора и договора подряда можно установить в их предметах: в первом случае ТЭК, во втором подрядчик принимают на себя обязанности по выполнению каких-либо работ, услуг в пользу их клиентов. Однако между этими договорами имеются существенные различия. Транспортно-экспедиционное предприятие выступает во взаимоотношениях с третьими лицами всегда от имени клиента и на основе его доверенности. По договору подряда, как известно, подрядчик всегда выступает от своего имени и выдача клиентом подрядчику доверенности не только не является обязательным элементом их взаимоотношений, но и вообще не свойственна договору подряда. Осуществление транспортно-экспедиционной деятельности в виде промысла физическими лицами недопустимо. Напротив, стороной в договоре подряда (подрядчиком) может быть как юридическое лицо, так и гражданин (например, кустарь). Для договора подряда весьма характерно указание закона на выполнение подрядчиком работ «за свой риск». Транспортно-экспедиционному договору это правило не свойственно. Не характерно для транспортно-экспедиционного договора и указание закона о том, что при отсутствии иного соглашения подрядчик обязан исполнять договор своим иждивением (ст. 221 ГК РСФСР). Транспортно-экспеди-

ционные предприятия могут исполнять только действия по транспортно-экспедиционному обслуживанию. Соглашения сторон о выполнении транспортно-экспедиционных услуг иными государственными организациями и предприятиями, не могут быть признаны действительными. В диссертации приводится и ряд других признаков, характеризующих отличие транспортно-экспедиционного договора от договора подряда.

В советской цивилистической литературе было высказано мнение о том, что транспортно-экспедиционный договор можно считать разновидностью договора комиссии¹. С таким мнением согласиться нельзя. Ряд существенных отличий транспортно-экспедиционного договора от договора комиссии свидетельствует о том, что он не является разновидностью последнего.

Транспортно-экспедиционное предприятие действует в процессе исполнения договора только от имени клиента. Комиссионер в договоре комиссии выступает во вне от своего имени. В результате выполнения ТЭК действий, вытекающих из договора, права и обязанности возникают для клиента. Совершенно иное положение создается на основе договора комиссии: по сделкам с третьими лицами комиссионер приобретает права и обязанности непосредственно для себя.

Кроме того, экспедитор не заключает для клиента сделок. Напротив, для правовой природы договора комиссии весьма существенным является то, что комиссионер обязуется по поручению клиента совершить одну или несколько сделок. Неприменимы к транспортно-экспедиционному договору и многие иные указания закона, характерные для договора комиссии. К числу таковых могут быть отнесены положения ст. ст. 275-ж, 275-е и др.

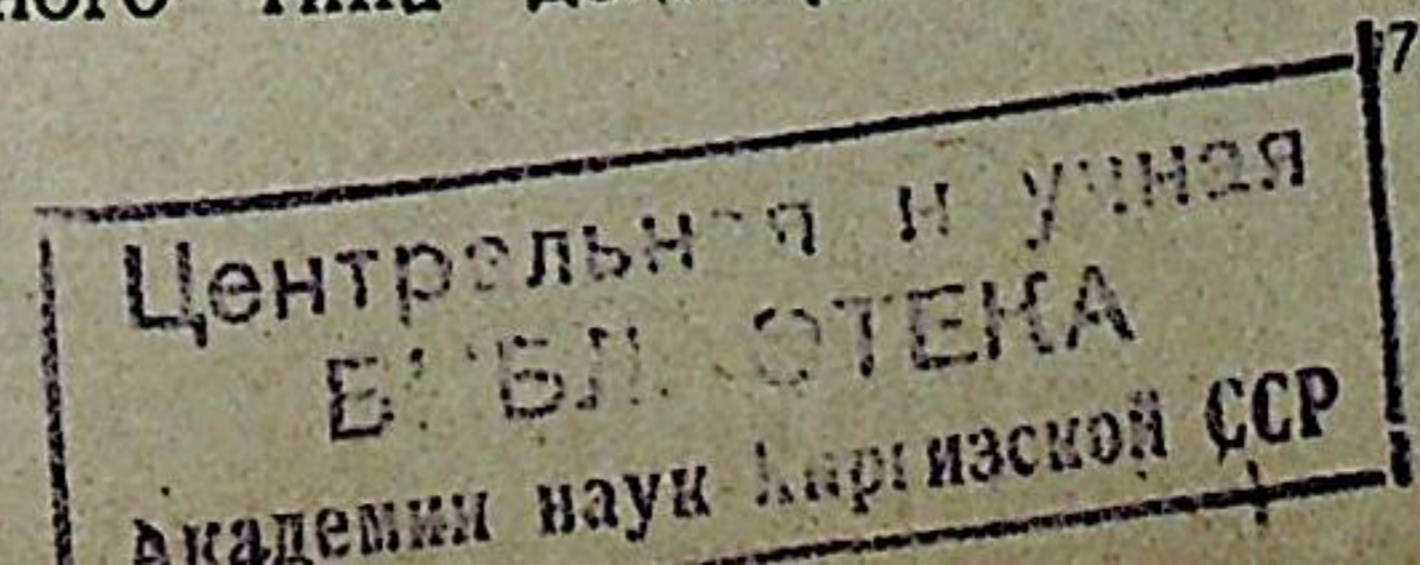
Наиболее сходен транспортно-экспедиционный договор с договором поручения. Главное, что их сближает — это выступление ТЭК, как и поверенного, в отношениях с третьими лицами от имени их клиентов и на основе доверенности последних. Однако при более глубоком рассмотрении этих договоров видно, что приведенные признаки ха-

рактеризуют только их внешнее сходство. Специфика транспортно-экспедиционного договора столь велика, что нет никаких оснований считать его разновидностью договора поручения. В основе транспортно-экспедиционного договора лежит всегда акт планово-регулирующего органа. Транспортно-экспедиционный договор выступает как средство выполнения, конкретизации и уточнения планового задания. Договор же поручения, как известно, не имеет планового задания в качестве обязательной его предпосылки. Транспортно-экспедиционное предприятие, вступив в договор с клиентом на основе предусмотренного ему планового задания, не может ни отказаться от его исполнения (даже с согласия клиента), ни изменить или отменить условия, непосредственно вытекающие из акта планово-регулирующего органа. Для договора же поручения весьма характерно правило о том, что доверитель может во всякое время отказаться от его исполнения (ст. 257 ГК РСФСР). Транспортно-экспедиционный договор не может быть также прекращен ни в силу его отмены доверителем, ни в силу отказа от его исполнения доверенного (пп. «а» и «в» ст. 260 ГК РСФСР). Весьма своеобразно и положение сторон в договоре на транспортно-экспедиционное обслуживание и договоре поручения, что подробно выясняется в диссертации. Кроме того, в транспортно-экспедиционном договоре возмездность — обязательный и весьма существенный признак. Для договора поручения, напротив, характерна безвозмездность его. Отмеченные различия, а также ряд других, установленных в диссертации, убеждают нас в том, что транспортно-экспедиционный договор нельзя рассматривать как разновидность договора поручения.

Далее обосновывается вывод о том, что транспортно-экспедиционный договор — это одна из разновидностей договора экспедиции, а последний — самостоятельный тип договора в советском гражданском праве. В этой связи в диссертации в общих чертах рассматриваются другие разновидности договора экспедиции (в частности, договор на пересылку почтовой корреспонденции органами почтовой связи и договоры промартелей на экспедиционные услуги). В итоге рассмотрения всех поставленных вопросов делается вывод о необходимости законодательной регламентации договора экспедиции в советском законодательстве как самостоятельного типа договора в советском

¹См. М. Е. Ходунов, Договоры о транспортно-комиссионных и вспомогательных транспортных операциях, «Советское государство и право», 1953 г. № 4, стр. 131—136.

218499



гражданском праве, в том числе транспортно-экспедиционного договора, как одного из разновидностей договора экспедиции.

* * *

В заключении диссертации сформулированы некоторые предложения для будущего законодательства в целях улучшения правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности.
