

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

УДК 347.763: 656.1

КОНДАРЕВИЧ ОЛЬГА СТЕПАНОВНА

**ДОГОВОРЫ, ОПОСРЕДУЮЩИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
ГРУЗОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

12.00.03 — гражданское право; предпринимательское право;
семейное право; международное частное право

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Минск – 2006

ЧУО «Минский институт управления»

- Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент
Телягицкая Т.В.,
кафедра экономического права, ЧУО «Минский институт управления»
- Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор
Каменков В.С.,
Высший Хозяйственный Суд Республики Беларусь
- кандидат юридических наук, доцент
Мартыненко И.Э.,
кафедра гражданского права и процесса,
УО «Гродненский государственный университет
имени Янки Купалы»
- Оппонирующая организация — Академия управления при Президенте Республики
Беларусь

Защита состоится 26 июня 2006 г. в 14.30 на заседании совета по защите диссертаций Д 02.07.04 при УО «Белорусский государственный экономический университет» по адресу: 220070, Минск, просп. Партизанский, 26, ауд. 407 (1-й учеб. корп.), тел. 209-79-56.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке УО «Белорусский государственный экономический университет».

Автореферат разослан 25 мая 2006 года.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертации. Обращение к исследованию проблем правового регулирования автомобильных перевозок грузов в Республике Беларусь обусловлено как местом автомобильных перевозок грузов в коммерческом обороте, так и сложностью вопросов, возникающих при их правовом регулировании.

Большое внимание вопросам правового регулирования перевозок грузов уделялось в советской юридической литературе. Исследователи периода СССР рассматривали как общие проблемы правового регулирования перевозок грузов (М.К. Александров-Дольник, Ф.М. Лучанский, В.К. Андреев, О.С. Иоффе, А.Н. Романович, Г.П. Савичев, В.Т. Смирнов, М.А. Тарасов, Б.Л. Хаскельберг, А.И. Хаснутдинов и др.), так и их особенности на отдельных видах транспорта (С.С. Алексеев, А.Г. Быков, Д.И. Половинчик, Х.И. Шварц, К.К. Яичков и др.). Данная тема востребована также в современной юридической литературе (В.Г. Баукин, В.В. Витрянский, В.А. Егизаров, В.В. Залесский, В.П. Мороз, Т.А. Сигаева, Н.Н. Тютрина, В.С. Юрченко).

Изучение проблем правового регулирования автомобильных перевозок грузов проводилось в основном в советский период (А.Г. Быков, В.П. Дуюн, А.М. Рубин, Р.Ш. Цинцадзе, Х.И. Шварц). В условиях функционирования рыночных отношений наиболее эффективной формой организации и регулирования отношений участников автомобильных перевозок грузов является договор, а актуальность диссертационного исследования обусловлена недостаточной разработкой в отечественной юридической науке проблем договорного регулирования внутриреспубликанских автомобильных перевозок грузов. Системный анализ вопросов, входящих в предмет диссертационного исследования, не проводился. Некоторые аспекты рассматриваемой темы нашли отражение в отдельных статьях (Э. Онуфриевич, Е. Торган), комментариях (А.Н. Романович, В.П. Мороз), разделах глав в учебниках и учебных пособиях (В.С. Юрченко). Таким образом, в Беларуси проблемы правового регулирования внутриреспубликанских автомобильных перевозок грузов в условиях формирования рыночных отношений не становились предметом какого-либо серьезного комплексного исследования. Отдельные вопросы в этой области недостаточно изучены. Это негативно отражается на разработке механизма защиты прав и законных интересов участников автомобильных перевозок, что не согласуется с закрепленным в ст. 13 Конституции Республики Беларусь положением, в соответствии с которым государство предоставляет всем равные права для осуществления хозяйственной и иной деятельности, кроме запрещенной законом, и гарантирует равную защиту и равные условия для развития всех форм собственности.

С конца 90-х гг. XX в. в Республике Беларусь начался процесс формирования транспортного законодательства, ориентированного на новые условия функционирования транспортной системы с учетом требований рыночной экономики. В связи с этим актуальной представляется проблема его совершенствования и развития.

Таким образом, распространенность автомобильных перевозок грузов, наличие недостатков в сфере правового регулирования перевозочных правоотношений, отсутствие комплексных исследований белорусских ученых и практиков в данной области обусловили выбор темы настоящего диссертационного исследования.

Связь работы с крупными научными программами, темами. Диссертационная работа выполнена в рамках научно-исследовательских тем «Формирование правового государства в Беларуси: состояние и перспективы» (зарегистрирована в Белорусском институте системного анализа, № ГР 20031180, 2003), «Правовое обеспечение борьбы с правонарушениями в условиях реформирования экономики (гражданско-правовые аспекты)» и «Правовое обеспечение хозяйственной деятельности», разработанных Минским институтом управления. Рассматриваемые в диссертации проблемы соответствуют направлению «Теоретические и практические проблемы развития национальной экономики на современном этапе», включенному в перечень приоритетных направлений научных исследований Республики Беларусь на 2002—2005 годы, утвержденный Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28 января 2002 г. № 111. Исследование проводилось также в соответствии с Концепцией совершенствования законодательства Республики Беларусь, одобренной Указом Президента Республики Беларусь от 10 апреля 2002 г. № 205.

Цель и задачи исследования. Целью настоящего диссертационного исследования является выработка рекомендаций и предложений по совершенствованию законодательства Республики Беларусь об автомобильных перевозках грузов и практики его применения на основании комплексного рассмотрения основных теоретических и практических проблем правового регулирования договорных отношений в сфере автомобильных перевозок грузов.

Для достижения обозначенной цели автором поставлены и решены следующие задачи: исследовать теоретические вопросы правового регулирования автомобильных перевозок грузов; определить правовую природу договорных отношений в сфере автомобильных перевозок грузов; установить систему договоров, опосредующих автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь, и особенности таких договоров; выявить классифицирующие критерии и на их основе выделить виды договора автомобильной перевозки груза; определить правовой статус участников автомобильных перевозок грузов; исходя из анализа положений законодательства Республики Беларусь об автомобильных перевозках и практики его применения сформулировать конкретные предложения, направленные на совершенствование законодательства Республики Беларусь, регулирующего отношения в сфере автомобильных перевозок грузов и порядок оказания других транспортных услуг в Республике Беларусь.

Объект и предмет исследования. В качестве объекта диссертационного исследования выступают совокупность отношений, возникающих в процессе организации и выполнения перевозок грузов автомобильным транспортом, и их гражданско-правовое регулирование.

Предмет исследования составляют доктринальные подходы к изучению понятий обязательства по перевозке грузов, договора автомобильной перевозки груза, договора об организации автомобильных перевозок грузов, содержания таких договоров; правовое положение участников перевозочных правоотношений; нормативные правовые акты, регулирующие порядок выполнения автомобильных и иных перевозок грузов, и практика их применения; научные концепции, идеи, взгляды и теоретические разработки по исследуемой теме.

Методология и методы проведенного исследования. Базу методологии диссертационного исследования составляют фундаментальные положения теории познания, основные законы и категории диалектики. В работе использовались общенаучные и частные методы познания, в том числе диалектический, исторический, историко-правовой, формально-юридический, сравнительно-правовой, социологический, методы структурного и системного анализа.

Выводы диссертационного исследования базируются на фундаментальных положениях теории гражданского права и его институтов, в первую очередь транспортно-го права.

В научно-теоретическом аспекте исследование основывается на работах советских и российских ученых в области гражданского и хозяйственного (предпринимательского) права М.М. Агаркова, М.К. Александрова-Дольника, С.С. Алексева, В.К. Андреева, Г.Б. Астановского, Н.А. Барина, А.Г. Быкова, В.В. Витрянского, Г.С. Гуревича, В.А. Егiazарова, Б.Д. Завидова, О.С. Иоффе, О.А. Красавчикова, М.С. Орданского, Д.И. Половинчика, О.Н. Садикова, Г.П. Савичева, В.Т. Смирнова, М.А. Тарасова, Н.Н. Тютриной, Б.Л. Хаскельберга, А.И. Хаснудинова, Х.И. Шварца и др.

При подготовке работы автор опирался на посвященные проблемам правового регулирования перевозок грузов труды белорусских ученых В.П. Дуюна, Д.Л. Корнейчука, В.П. Мороза, А.Н. Романович, Т.А. Сигаевой, В.Г. Тихини, В.С. Юрченко и др.

При проведении диссертационного исследования автором изучено более 200 дел, связанных с рассмотрением хозяйственными судами Республики Беларусь споров, вытекающих из автомобильной перевозки грузов за 2003—2005 гг.

Научная новизна и значимость полученных результатов. Настоящая диссертационная работа является первым комплексным и системным исследованием правовых вопросов, связанных с регулированием автомобильных перевозок грузов в Республике Беларусь, содержащим собственные подходы автора к их рассмотрению.

Установлена система гражданско-правовых договоров, опосредующих автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь, и дана правовая характеристика таких договоров. В результате анализа различных взглядов на правовую природу договора автомобильной перевозки груза обоснована необходимость рассматривать такой договор как консенсуальный. С учетом этого сформулировано понятие договора автомобильной перевозки груза.

Исследованы особенности правового положения нового участника перевозочных правоотношений на автомобильном транспорте — оператора автомобильных перевозок грузов. Установление статуса экспедитора как оператора автомобильных перевозок грузов позволило сформулировать понятие транспортно-экспедиционной деятельности как вида предпринимательской деятельности экспедитора по оказанию услуг в сфере организации и обеспечения перевозок грузов одним или несколькими видами транспорта.

В результате теоретического анализа в диссертационной работе определены основания возникновения обязательств автомобильной перевозки грузов; выявлена правовая природа заявки (заказа) на перевозку груза автомобильным транспортом и отношений сторон по подаче заявки (заказа) и принятию ее к исполнению; определено

значение транспортных документов, оформляемых при автомобильных перевозках грузов; выявлены недостатки законодательства об автомобильных перевозках и практики его применения.

Теоретические результаты диссертационного исследования положены в основу конкретных предложений по совершенствованию законодательства об автомобильных перевозках.

Практическая (экономическая, социальная) значимость полученных результатов. Практическая значимость полученных результатов определяется обоснованными автором предложениями по совершенствованию законодательства в сфере автомобильных перевозок грузов. Содержащиеся в диссертации выводы и рекомендации могут быть использованы для дальнейшего проведения научных исследований в области правового регулирования перевозок грузов. Их реализация будет способствовать устранению пробелов и иных недостатков законодательства Республики Беларусь, регулирующего транспортную деятельность.

Основные положения диссертационного исследования использованы Постоянной комиссией Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту, связи и предпринимательству при подготовке проекта Закона Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Результаты исследования применяются в учебном процессе при изложении курсов гражданского и хозяйственного права в Минском институте управления, а также могут быть использованы при подготовке специального курса «Транспортное право Республики Беларусь».

Сформулированные в диссертационной работе выводы и предложения представляют интерес для работников Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, других государственных органов и учреждений, а также субъектов хозяйствования в части организации автомобильных перевозок грузов, определения статуса участников перевозочных правоотношений и содержания договоров, опосредующих автомобильные перевозки грузов. Использование результатов исследования хозяйственными судами Республики Беларусь будет способствовать улучшению практики разрешения споров, вытекающих из автомобильной перевозки грузов.

Экономическая значимость полученных результатов состоит в том, что более совершенная система правового регулирования автомобильных перевозок грузов содействует повышению экономической эффективности перевозочных отношений на автомобильном транспорте.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту.

1. Автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь опосредуются системой договоров, включающей договор автомобильной перевозки груза, договор об организации автомобильных перевозок грузов и договор фрахтования автомобильного транспортного средства. Основное (центральное) место в этой системе занимает договор автомобильной перевозки груза.

2. Предложения по совершенствованию правового регулирования отдельных видов автомобильных перевозок грузов:

1) уточнить критерии отнесения перевозчиков к автомобильному транспорту общего пользования. Включение перевозчиков в перечень организаций автомобильного транспорта общего пользования должно осуществляться независимо от желания самих перевозчиков;

2) дополнить раздел III «Условия выполнения автомобильных перевозок отдельных видов грузов» Правил автомобильных перевозок грузов (далее — Правила перевозок) новой главой «Перевозка грузов нетоварного характера», включив в эту главу нормы, определяющие порядок приема грузов нетоварного характера к перевозке, сдачи таких грузов в пункте назначения, составления актов замера (взвешивания). Пункты 84 и 86 Правил перевозок изложить в следующей редакции соответственно: «Автомобильная перевозка грузов товарного характера должна оформляться товарно-транспортной накладной» и «Перевозчик не должен принимать грузы товарного характера, не оформленные товарно-транспортной накладной, если иное не установлено законодательством».

3. Авторское обоснование правовой природы договора автомобильной перевозки груза как договора консенсуального. В связи с этим необходимо:

1) рассматривать обязательство по предоставлению транспортных средств и предъявлению груза к перевозке на автомобильном транспорте как основанное на договоре автомобильной перевозки груза, заключаемом ранее вручения груза для перевозки, либо договоре об организации автомобильных перевозок грузов при систематических перевозках и долгосрочных договорных отношениях;

2) признать заявку (заказ) грузоотправителя на перевозку офертой (ст. 405 ГК), а принятие ее автомобильным перевозчиком — акцептом оферты (ст. 408 ГК);

3) изложить ч. 1 ст. 60 Закона Республики Беларусь от 21 июля 2001 г. «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (далее — Закон об автомобильных перевозках) в новой редакции, сформулировав понятие договора автомобильной перевозки груза следующим образом: «По договору автомобильной перевозки груза автомобильный перевозчик обязуется принять груз к перевозке, доставить его в пункт назначения и выдать уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется предъявить груз к перевозке и уплатить за перевозку груза установленную плату».

4. Предложение об исключении ч. 5 ст. 62 Закона об автомобильных перевозках и п. 13 Правил перевозок, согласно которым допускается заключение договора об организации автомобильных перевозок грузов при разовой перевозке. Эти нормы не соответствуют п. 1 ст. 752 ГК и ч. 1 ст. 62 Закона об автомобильных перевозках, закрепляющих самостоятельное значение договора об организации перевозок грузов как гражданско-правового договора, призванного урегулировать отношения, связанные с осуществлением систематических перевозок грузов на долгосрочной основе.

5. Авторская характеристика понятия «оператор автомобильных перевозок», включающая рассмотрение правового положения экспедитора как оператора автомобильных грузовых перевозок и авторское определение понятия «транспортно-экспедиционная деятельность».

Транспортно-экспедиционная деятельность — вид предпринимательской деятельности экспедитора по оказанию услуг в сфере организации и обеспечения перевозок грузов одним или несколькими видами транспорта.

б. Авторское обоснование необходимости уточнения положений законодательства об автомобильных перевозках в отношении порядка оформления автомобильных перевозок грузов в Республике Беларусь. Часть 2 ст. 60 Закона об автомобильных перевозках и ч. 2 п. 10 Правил перевозок предлагается изложить в новой редакции: «Заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается составлением транспортного документа установленной формы. Неправильно составленный транспортный документ или его утеря не влияют на действительность заключенного договора».

Личный вклад соискателя. Диссертационное исследование, автореферат, научные публикации выполнены автором лично, без участия других лиц. Содержащиеся в диссертации предложения и выводы разработаны автором самостоятельно.

Апробация результатов диссертации. Изложенные в диссертации результаты исследования были доложены и обсуждены на Международной научно-практической конференции «Правовое обеспечение экономических реформ в славянских государствах» (Минск, 2000), Международной конференции студентов и аспирантов «Актуальные проблемы государства и права на современном этапе» (Минск, 2000), Международной научно-практической студенческой конференции «Система права и систематизация законодательства» (Санкт-Петербург, 2001), Международной научной конференции студентов и аспирантов «Совершенствование законодательства и правоприменения на современном этапе: проблемы и перспективы» (Минск, 2001), Международной научно-практической конференции студентов и аспирантов «Правовые проблемы современности глазами молодых ученых» (Киев, 2001), VIII Международной научно-практической конференции «Управление в социальных и экономических системах» (Минск, 2002), IX Международной научно-практической конференции «Управление в социальных и экономических системах» (Минск, 2003), X Международной научно-практической конференции «Управление в социальных и экономических системах» (Минск, 2003), XI Международной научно-практической конференции «Управление в социальных и экономических системах» (Минск, 2004), Международной межвузовской конференции аспирантов и студентов «Формирование российской правовой культуры в период становления рыночной экономики» (Москва, 2004), Международной научной конференции студентов и аспирантов «Проблемы развития законодательства и правоприменительной практики» (Минск, 2004), Международной научной конференции молодых ученых «Третьи осенние юридические чтения» (Хмельницкий, 2004), XII Международной научно-практической конференции «Управление в социальных и экономических системах» (Минск, 2004), Международной научно-практической конференции «Проблемы совершенствования хозяйственного законодательства Республики Беларусь на современном этапе» (Минск, 2004), XIII Международной научно-практической конференции «Управление в социальных и экономических системах» (Минск, 2005), XIV Международной научно-практической конференции «Управление в социальных и экономических системах» (Минск, 2005).

Опубликованность результатов. По теме диссертационного исследования автором опубликованы 4 статьи в научных изданиях, включенных в перечень изданий для опубликования результатов диссертационных исследований, 2 — в сборниках научных трудов, 8 материалов конференций, тезисы 2 докладов. Общее количество страниц опубликованных материалов — 47.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, общей характеристики работы, трех глав, заключения, списка использованных источников, включающего 209 наименований. Работа изложена на 100 страницах.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении характеризуются современное положение автомобильного транспорта в экономике Республики Беларусь, тенденции и перспективы его развития. Обосновывается необходимость разработки вопросов правового регулирования в сфере автомобильных перевозок грузов.

Первая глава **«Общая характеристика договоров, опосредующих автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь»** состоит из трех разделов.

Первый раздел посвящен обзору литературы и определению основных дискуссионных вопросов по теме исследования.

Во *втором разделе* анализируется система договоров, образующих самостоятельный договорный тип — договор перевозки. Предлагается различать следующие виды договора перевозки: договор перевозки груза (ст. 739 ГК), договор перевозки пассажира (ст. 740 ГК), договор фрахтования (ст. 741 ГК), договор смешанной перевозки (ст. 742 ГК), договор перевозки транспортом общего пользования (ст. 743 ГК), договоры об организации перевозок (ст. 752 ГК), договор об организации работы по обеспечению перевозок грузов (ст. 753 ГК) и договоры перевозки груза (пассажира) разными видами транспорта.

Исходя из содержания законодательства, регулирующего порядок выполнения коммерческих автомобильных перевозок грузов, автор определяет систему договоров, опосредующих автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь, которая включает договор автомобильной перевозки груза, договор фрахтования автомобильного транспортного средства и договор об организации автомобильных перевозок грузов. Договор автомобильной перевозки груза занимает в этой системе центральное место, поскольку именно на его основе осуществляется пространственное перемещение грузов.

Изучая проблему определения правового основания возникновения обязательства по предоставлению транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, автор приходит к выводу о том, что на автомобильном транспорте указанное обязательство следует рассматривать как основанное на договоре автомобильной перевозки груза либо договоре об организации автомобильных перевозок грузов при систематических перевозках и долгосрочных договорных отношениях. Вопрос об основании возникновения указанного обязательства решается исходя из экономических и правовых целей, на достижение которых оно направлено.

Третий раздел посвящен характеристике правового положения участников договорных отношений в сфере автомобильных перевозок грузов: отправителя, получателя, автомобильного перевозчика, оператора автомобильных перевозок, заказчика перевозок.

Автором рассматриваются два вида операторов: оператор автомобильных пассажирских перевозок и оператор автомобильных грузовых перевозок. Оператор автомобильных грузовых перевозок может действовать на стороне как перевозчика, так и отправителя (получателя). В качестве оператора автомобильных грузовых перевозок законодатель рассматривает экспедитора.

В диссертации исследуется правовое положение экспедитора как оператора автомобильных перевозок и делается вывод о неправильной квалификации в правоприменительной практике отношений с участием экспедитора в сфере автомобильных перевозок. Неверным, по мнению автора, является рассмотрение правоотношений с участием экспедитора как вытекающих только из договора транспортной экспедиции; отношения между двумя экспедиторами, а также между экспедитором и перевозчиком не могут основываться на этом договоре.

Автор исходит из того, что все транспортно-вспомогательные услуги, оказываемые экспедитором при автомобильных перевозках, подразделяются на две группы: агентские и экспедиционные. К экспедиционным относятся услуги, оказываемые грузовладельцам, агентским — услуги, оказываемые перевозчикам. Таким образом, оператором автомобильных грузовых перевозок, действующим на стороне отправителя (получателя), является лицо, оказывающее экспедиционные услуги, а оператором автомобильных грузовых перевозок, действующим на стороне автомобильного перевозчика, — лицо, оказывающее агентские услуги.

На основе анализа предоставляемых экспедитором услуг в диссертации формулируется понятие транспортно-экспедиционной деятельности как вида предпринимательской деятельности экспедитора по оказанию услуг в сфере организации и обеспечения перевозок грузов одним или несколькими видами транспорта.

Вторая глава **«Договор об организации автомобильных перевозок грузов в Республике Беларусь»** включает два раздела.

В *первом разделе* рассматриваются понятие договора об организации автомобильной перевозки грузов, его правовая природа и место в системе договоров, опосредующих автомобильные перевозки грузов. В современных условиях договор об организации автомобильных перевозок грузов приобрел значение самостоятельного гражданско-правового договора, призванного урегулировать отношения, связанные с осуществлением систематических перевозок грузов на долгосрочной основе. Он является основанием возникновения вспомогательного обязательства по отношению к основному, возникающему из договора автомобильной перевозки груза.

Исследовав различные мнения, высказанные в юридической литературе о правовой природе договора об организации перевозок грузов, автор разделяет позицию ученых, которые относят договор об организации перевозок грузов к организационным.

Анализ норм законодательства Республики Беларусь об автомобильных перевозках (ч. 5 ст. 62 Закона об автомобильных перевозках и п. 13 Правил перевозок) позволяет сделать вывод о том, что договор об организации автомобильных перевозок грузов может оформлять как длительные отношения сторон, так и разовую перевозку. Последнее вызвано необходимостью урегулировать отношения участников перевозки, предшествующие передаче груза перевозчику, когда между сторонами не установле-

ны длительные договорные отношения. Такое положение противоречит п. 1 ст. 752 ГК. Невозможность урегулировать вопросы, связанные с подачей транспортных средств и предъявлением груза к перевозке в рамках реального договора перевозки, привела, по мнению автора, к возникновению противоречивой нормы. С целью установления единообразия в правовом регулировании автомобильных перевозок грузов предлагается исключить указанные нормы Закона об автомобильных перевозках и Правил перевозок.

Условия, составляющие содержание договора об организации автомобильных перевозок грузов как юридического факта, могут быть двух видов: имеющие организационный характер (направлены на организацию и упорядочение перевозочного процесса и всегда существенны); носящие имущественный характер. Последние можно разделить на две группы. К первой группе относятся условия, призванные обеспечить надлежащее исполнение организационных условий и выражающиеся в виде имущественных санкций за их неисполнение или ненадлежащее исполнение. Вторую группу составляют условия, определяющие порядок оказания транспортных услуг (способ перевозки, сроки, маршруты, пункты доставки грузов, порядок и условия расчетов, оформления транспортных документов и др.). Эти условия уточняются в заявках, подаваемых на каждую партию груза, и трансформируются в условия договора автомобильной перевозки конкретной партии груза.

Изучая особенности субъектного состава договора об организации автомобильных перевозок грузов, автор обращает внимание на различный подход к определению субъектного состава этого договора ГК и Закона об автомобильных перевозках. Сторонами договора Закон называет заказчика перевозок и автомобильного перевозчика, а ГК — перевозчика и грузовладельца. Предлагается под грузовладельцем рассматривать лицо, принимающее на себя обязанность систематически предъявлять к перевозке грузы в порядке, согласованном в договоре об организации перевозок грузов. В качестве такого лица выступает заказчик автомобильных перевозок грузов.

Одной или обеими сторонами в договоре об организации автомобильных перевозок грузов может выступать оператор автомобильных грузовых перевозок (экспедитор). В этом случае возникает необходимость разграничения договора об организации автомобильных перевозок грузов и договора транспортной экспедиции. Предлагается различать договоры по их предмету.

Изученная практика хозяйственных судов по рассмотрению споров в сфере автомобильных перевозок грузов свидетельствует о том, что грузоотправители (грузополучатели), экспедиторы и автомобильные перевозчики заключают долгосрочные договоры, содержащие элементы различных договоров (п. 2 ст. 391 ГК). В таких договорах определяются как порядок организации и выполнения предстоящих автомобильных перевозок грузов, так и оказание иных услуг, связанных с перевозкой. К отношениям сторон по такому смешанному договору должны применяться в соответствующих частях правила о договоре перевозки (глава 40 ГК, глава 6 Закона об автомобильных перевозках) или договоре транспортной экспедиции (глава 41 ГК).

Во *втором разделе* раскрывается содержание договора об организации автомобильных перевозок грузов как правоотношения. Рассматриваются права и обязанности сторон, связанные с подачей транспортных средств под погрузку, предъявлением

груза к перевозке, выполнением погрузочно-разгрузочных работ. Автор обращает внимание на то, что права и обязанности сторон, составляющие содержание договора об организации автомобильных перевозок грузов, могут быть предусмотрены также договором автомобильной перевозки конкретного груза, который заключается ранее вручения груза автомобильному перевозчику для доставки грузополучателю и имеет консенсуальную природу.

Третья глава «**Договор автомобильной перевозки грузов**» включает три раздела.

В *первом разделе* раскрываются понятие, правовая природа договора автомобильной перевозки груза и отношений сторон по подаче и принятию к исполнению заявки (заказа) на перевозку груза. Исследуются разные точки зрения по вопросу принадлежности договора автомобильной перевозки груза к реальным или консенсуальным. Автор исходит из того, что для определения правовой природы договора автомобильной перевозки груза имеет значение правовая характеристика отношений сторон, связанных с подачей и принятием заявки (заказа) на перевозку.

На основании анализа мнений ученых о правовой природе и значении заявки (заказа), практики хозяйственных судов по рассмотрению споров, вытекающих из автомобильных перевозок грузов, делается вывод о том, что действия по подаче и принятию заявки (заказа) при отсутствии договора об организации перевозок не направлены на достижение результата только в виде предоставления транспортных средств и предъявления груза к перевозке, а преследуют более определенную цель — осуществление перевозки груза. Такая цель может быть достигнута посредством заключения и исполнения договора перевозки груза.

Обосновывается правовое значение заявки (заказа) как оферты, а принятия ее перевозчиком — как акцепта оферты. При этом правоотношения сторон по автомобильной перевозке груза, возникающие на основании принятой к исполнению перевозчиком заявки (заказа), необходимо рассматривать как правоотношения, возникающие из консенсуального договора перевозки груза. Такой договор считается заключенным с момента принятия перевозчиком заявки (заказа) на перевозку, которая, в свою очередь, является подтверждением условий перевозки при отсутствии заключенного между сторонами договора перевозки в письменной форме. Товарно-транспортная накладная (далее — ТТН) в такой перевозке будет служить доказательством получения груза перевозчиком, выдачи его грузополучателю, надлежащего (ненадлежащего) выполнения перевозки.

Опираясь на изложенные выводы, автор предлагает изменить ч. 1 ст. 60 Закона об автомобильных перевозках, сформулировав новое понятие договора автомобильной перевозки груза.

На основе анализа законодательства, регулирующего автомобильные грузовые перевозки, в диссертации приводится классификация договоров автомобильной перевозки груза с использованием следующих критериев: вид перевозимого груза, особенности субъектного состава, порядок определения платы за перевозку (цены договора). Рассматриваются особенности договора автомобильной перевозки грузов населения, договора перевозки груза автомобильным транспортом общего пользования, договора автомобильной перевозки груза с условием оплаты услуг перевозчика по повременному тарифу.

Анализ критериев и порядка отнесения автомобильных перевозчиков к организациям автомобильного транспорта общего пользования, установленных Инструкцией о порядке отнесения автомобильных перевозчиков к организациям автомобильного транспорта общего пользования, утвержденной Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 января 2004 г. № 4, позволил автору выявить их несоответствие нормам ст. 743 ГК и ст. 38 Закона об автомобильных перевозках. Предусмотренный Инструкцией критерий отнесения автомобильных перевозчиков к организациям автомобильного транспорта общего пользования «выполнение перевозок на основании публичного договора» не может быть использован, поскольку законодатель обязывает осуществлять перевозки на условиях публичного договора автомобильных перевозчиков, уже включенных в перечень организаций автомобильного транспорта общего пользования. Учитывая назначение публичного договора — защитить интересы экономически более слабой стороны в договоре (заказчика перевозок), включение в перечень организаций автомобильного транспорта общего пользования должно осуществляться независимо от желания перевозчиков.

Второй раздел посвящен анализу порядка оформления коммерческих автомобильных перевозок грузов в Республике Беларусь. Рассматривая порядок оформления автомобильных перевозок грузов товарного и нетоварного характера, автор приходит к выводу о недостаточном урегулировании перевозок грузов нетоварного характера.

В результате исследования транспортных документов, составляемых в соответствии с требованиями законодательства (ТТН, путевого листа, заказа-поручения, заявки (заказа)), в работе сделан вывод о необоснованности нормы, согласно которой заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается исключительно ТТН. По мнению автора, к заключению договора автомобильной перевозки груза в письменной форме приравниваются выдача заказчиком автомобильному перевозчику заявки (заказа) или заказа-поручения и принятие их перевозчиком к исполнению. Документы, оформляющие коммерческие автомобильные перевозки (ТТН, акты замера (взвешивания), путевой лист), имеют важное доказательственное значение и являются основаниями для окончательного расчета за выполненные перевозки.

В *третьем разделе* рассматриваются права и обязанности сторон по договору автомобильной перевозки грузов, составляющие его содержание.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование договорных отношений в области автомобильных перевозок грузов и их правового регулирования позволяет сделать следующие выводы и сформулировать предложения.

1. Автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь опосредуются системой договоров, включающей договор автомобильной перевозки груза, договор фрахтования автомобильного транспортного средства и договор об организации автомобильных перевозок грузов. Договор автомобильной перевозки груза занимает в этой системе центральное место, поскольку на основании данного договора осуществляется пространственное перемещение материальных ценностей.

Предлагается следующая классификация договоров автомобильной перевозки груза:

а) по такому критерию, как вид перевозимого груза, следует выделить договоры автомобильной перевозки груза товарного характера и договоры перевозки груза нетоварного характера. Данные договоры различаются не только объектом, но и порядком оформления перевозок;

б) в зависимости от особенностей субъектного состава можно выделить:

– договор автомобильной перевозки груза транспортом общего пользования. Автомобильным перевозчиком в таком договоре выступает коммерческая организация, которая в соответствии с законодательством или выданной ей лицензией обязана выполнять перевозки грузов по обращению любого лица на условиях публичного договора;

– договор автомобильной перевозки грузов населения. Контрагентом автомобильного перевозчика в таком договоре выступает физическое лицо, а перевозимый груз не предназначен для использования в коммерческих целях;

– договор автомобильной перевозки груза, перевозчиком по которому может быть как юридическое лицо, так и индивидуальный предприниматель, грузоотправителем (грузополучателем) — юридические лица, граждане, имеющие статус индивидуального предпринимателя, а также граждане, не обладающие таким статусом, если груз не относится к категории «имущество граждан» (в силу прямого указания ст. 74 Закона об автомобильных перевозках перевозки имущества граждан относятся к автомобильным перевозкам грузов населения);

в) по такому критерию, как порядок определения провозной платы (цены договора), можно выделить:

– договор автомобильной перевозки груза, размер провозной платы по которому определяется соглашением сторон (на основании регулируемых и нерегулируемых тарифов);

– договор автомобильной перевозки груза с оплатой услуг автомобильного перевозчика по повременному тарифу [3; 5; 16].

2. В результате проведенного исследования автором сформулированы предложения по совершенствованию правового регулирования отдельных видов автомобильных перевозок грузов.

Предусмотренный законодательством механизм отнесения автомобильных перевозчиков к автомобильному транспорту общего пользования не согласуется с нормативными предписаниями ГК и Закона об автомобильных перевозках. В целях устранения противоречий и формирования единообразной правоприменительной практики необходимо уточнить критерии отнесения перевозчиков к автомобильному транспорту общего пользования. При этом включение перевозчиков в перечень организаций автомобильного транспорта общего пользования должно осуществляться независимо от их желания. Такой подход будет способствовать защите интересов потребителя транспортных услуг как экономически более слабой стороны в отношениях перевозки, в чьих интересах применяется конструкция публичного договора.

Закон об автомобильных перевозках устанавливает различный порядок оформления перевозок грузов товарного и нетоварного характера. Для выполнения перевозки грузов, за исключением грузов нетоварного характера, согласно ч. 6 ст. 42 Закона об

автомобильных перевозках, оформляется ТТН. Грузы товарного характера, не оформленные ТТН, не должны приниматься к перевозке. Перевозка грузов нетоварного характера может оформляться актом замера или актом взвешивания.

Несмотря на указание Закона об автомобильных перевозках о том, что порядок составления актов замера (актов взвешивания), а также порядок приема и сдачи грузов нетоварного характера должны устанавливаться Правилами перевозок, действующие Правила не содержат каких-либо специальных положений в отношении таких порядков. Кроме того, вопреки нормам Закона (ч. 6 ст. 42, ч. 2 ст. 63), Правила обязывают перевозчика принимать к перевозке только грузы, оформленные ТТН (п. 86).

В целях устранения указанных противоречий автор предлагает раздел III «Условия выполнения автомобильных перевозок отдельных видов грузов» Правил перевозок дополнить новой главой «Перевозка грузов нетоварного характера». В эту главу следует включить нормы, определяющие порядок приема грузов нетоварного характера к перевозке, сдачи таких грузов в пункте назначения, составления актов замера (взвешивания). Пункты 84 и 86 Правил перевозок необходимо изложить в следующей редакции соответственно: «Автомобильная перевозка грузов товарного характера должна оформляться товарно-транспортной накладной», «Перевозчик не должен принимать грузы товарного характера, не оформленные товарно-транспортной накладной, если инос не установлено законодательством» [4; 14].

3. Исследуя проблему правового основания возникновения обязательства по предоставлению транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, автор приходит к выводу о том, что на автомобильном транспорте указанное обязательство следует рассматривать как основанное на договоре автомобильной перевозки груза, заключаемом ранее вручения груза для перевозки, либо на договоре об организации автомобильных перевозок грузов при систематических перевозках и долгосрочных договорных отношениях.

В диссертационном исследовании обосновывается правовая природа договора автомобильной перевозки груза как договора консенсуального, являющегося основанием возникновения не только обязательства по перевозке конкретного (вверенного) груза, но и обязательства, предшествующего ему. Автор считает, что для определения правовой природы договора автомобильной перевозки груза имеет значение правовая характеристика отношений сторон, связанных с подачей и принятием заявки (заказа) на перевозку. При исследовании указанных аспектов в работе сделаны следующие выводы:

а) действия участников автомобильной перевозки груза по подаче и принятию заявки (заказа) на перевозку груза при отсутствии договора об организации перевозок не направлены на достижение результата только в виде предоставления транспортных средств и предъявления груза к перевозке, а преследуют более определенную цель — осуществление перевозки груза. В рамках предусмотренных гражданским законодательством правовых форм такая цель может быть достигнута посредством заключения и исполнения договора перевозки груза;

б) заявка (заказ) грузоотправителя соответствует всем требованиям, предъявляемым к оферте (ст. 405 ГК), и принятие ее перевозчиком может квалифицироваться как акцепт оферты (ст. 408 ГК). Условия, содержащиеся в такой заявке (заказе), доста-

точные не только для возникновения обязательства по подаче транспортных средств, но и для осуществления всей перевозки, необходимым элементом которой является в том числе указанное обязательство;

в) правоотношения сторон по перевозке груза автомобильным транспортом, возникающие на основании принятой к исполнению перевозчиком заявки (заказа), следует рассматривать как правоотношения, возникающие из консенсуального договора перевозки груза. При этом такой договор считается заключенным с момента принятия перевозчиком заявки (заказа) на перевозку, которая в свою очередь является подтверждением условий договора перевозки;

г) при наличии договора об организации автомобильных перевозок грузов действия сторон по подаче и согласованию заявок (заказов) на перевозку представляют собой не самостоятельное основание возникновения обязательств, а исполнение договора об организации перевозок грузов;

д) в содержание консенсуального договора автомобильной перевозки груза включаются права и обязанности сторон, предшествующие передаче груза перевозчику для перевозки.

Опираясь на изложенные выводы, автор предлагает изменить ч. 1 ст. 60 Закона об автомобильных перевозках, сформулировав понятие договора автомобильной перевозки груза следующим образом: «По договору автомобильной перевозки груза автомобильный перевозчик обязуется принять груз к перевозке, доставить его в пункт назначения и выдать уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется предъявить груз к перевозке и уплатить за перевозку груза установленную плату» [2; 3].

4. В современных условиях договор об организации перевозок грузов приобрел значение самостоятельного гражданско-правового договора, призванного урегулировать отношения, связанные с осуществлением систематических перевозок грузов на долгосрочной основе. Такой договор относится к организационным.

Автор отмечает несоответствие норм ч. 5 ст. 62 Закона об автомобильных перевозках и п. 13 Правил перевозок правовой природе договора об организации автомобильных перевозок грузов как договора, опосредующего длящиеся отношения сторон (п. 1 ст. 752 ГК).

Согласно Закону об автомобильных перевозках, при разовой перевозке груза допускается заключение договора об организации перевозок оформлением заказа (ч. 5 ст. 62). Данное положение развивается в Правилах, предусматривающих, что прием перевозчиком разового заказа установленной формы с выпиской ТТН приравнивается к заключению договора об организации автомобильных перевозок грузов (п. 13).

С целью установления единообразия в правовом регулировании автомобильных перевозок указанные нормы Закона об автомобильных перевозках и Правил перевозок необходимо исключить [6; 11].

5. В диссертации анализируется понятие «оператор автомобильных перевозок», впервые получившее закрепление в Законе об автомобильных перевозках. Исследование его правового положения позволило сделать следующие выводы:

а) можно выделить два вида операторов: оператор автомобильных пассажирских перевозок и оператор автомобильных грузовых перевозок. Оператор автомобильных

грузовых перевозок может действовать на стороне как перевозчика, так и отправителя (получателя). Оператором автомобильных грузовых перевозок, действующим на стороне отправителя (получателя), будет лицо, оказывающее экспедиционные услуги, а оператором автомобильных грузовых перевозок, действующим на стороне автомобильного перевозчика, — лицо, оказывающее агентские услуги;

б) законодательство Республики Беларусь об автомобильных перевозках в качестве оператора автомобильных перевозок грузов называет экспедитора. Не все правоотношения с участием экспедитора можно рассматривать как вытекающие из договора транспортной экспедиции. Отношения, складывающиеся между экспедитором и перевозчиком, а также между двумя экспедиторами, не могут быть урегулированы в рамках договора транспортной экспедиции. Такая квалификация рассматриваемых отношений в правоприменительной практике является неверной;

в) не следует рассматривать транспортно-экспедиционную деятельность только как деятельность экспедитора (оператора автомобильных перевозок грузов) по выполнению предусмотренных договором транспортной экспедиции услуг. Под транспортно-экспедиционной деятельностью необходимо понимать вид предпринимательской деятельности экспедитора по оказанию услуг в сфере организации и обеспечения перевозок грузов одним или несколькими видами транспорта. Такие услуги могут оказываться на основании как договора транспортной экспедиции, если его участниками являются экспедитор и грузоотправитель или грузополучатель, так и других гражданско-правовых договоров, если контрагентом экспедитора выступает другой экспедитор или перевозчик (например, по договору поручения, договору об организации перевозок грузов, договору возмездного оказания услуг и др.).

Для повышения эффективности регулирования отношений с участием экспедитора данные положения необходимо закрепить в Законе Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» [8; 13; 14].

б. Автор считает спорным утверждение о том, что заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается составлением ТТН. Некоторые автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь, выполняемые на основании договоров, могут осуществляться и без составления ТТН. Такими перевозками являются перевозка грузов нетоварного характера, перевозка грузов нетоварного характера с оплатой по повременному тарифу, перевозка грузов населения, перевозка сельскохозяйственной продукции в период уборки урожая с оплатой по повременному тарифу.

Документами, оформляющими автомобильную перевозку грузов, выступают ТТН, акты замера или взвешивания, заказ-поручение, путевой лист, а также заявка (заказ).

По мнению автора, необоснованной является норма, согласно которой заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается только составлением ТТН. Исходя из этого, ч. 2 ст. 60 Закона об автомобильных перевозках и ч. 2 п. 10 Правил перевозок предлагается изложить в новой редакции: «Заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается составлением транспортного документа установленной формы. Неправильно составленный транспортный документ или его утеря не влияют на действительность заключенного договора». Эта позиция должна применяться и в отношении норм законодательства об автомобильных перевозках, устанавливающих требования к оформлению транспортных документов [1; 4; 10].

Наряду с изложенными выше выводами и предложениями в диссертационной работе содержатся и другие результаты. Так, в исследовании определяются состав и особенности субъектного состава договора об организации автомобильных перевозок грузов. При этом обращается внимание на следующие положения:

а) сторонами договора об организации автомобильных перевозок грузов Закон об автомобильных перевозках называет заказчика перевозок и автомобильного перевозчика, а ГК — перевозчика и грузовладельца. Под грузовладельцем необходимо рассматривать лицо, принимающее на себя обязанность систематически предъявлять к перевозке грузы в порядке, согласованном в договоре об организации перевозок грузов. Таким лицом следует признавать заказчика автомобильных перевозок грузов. Заказчиком перевозок могут быть отправитель, получатель, оператор автомобильных грузовых перевозок, а в случае заключения договора об организации перевозок на выполнение автомобильных перевозок для государственных нужд — уполномоченные государственные органы, в том числе местные исполнительные и распорядительные органы;

б) сторонами договора об организации автомобильных перевозок грузов могут выступать как оператор автомобильных грузовых перевозок, действующий на стороне грузоотправителя, так и оператор, действующий на стороне автомобильного перевозчика. Если исходить из того, что в качестве оператора автомобильных грузовых перевозок законодательство рассматривает экспедитора, договор об организации перевозок грузов может быть заключен между отправителем и экспедитором, а также между двумя экспедиторами. В таком случае возникает необходимость разграничения договора об организации автомобильных перевозок грузов и договора транспортной экспедиции.

Автор считает, что в указанном случае различать договоры следует по их предмету.

Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, связанные с перевозкой груза, выполнение или организация выполнения которых возложены на экспедитора.

Предметом договора об организации автомобильных перевозок грузов выступает организация перевозок, т.е. действия перевозчика по предоставлению автотранспортных средств под погрузку и заказчика — по предъявлению груза к перевозке, а также выполнение иных операций, сопутствующих перевозке и обеспечивающих ее нормальное осуществление. Когда в договоре одной или обеими сторонами является оператор автомобильных перевозок (экспедитор), предмет такого договора составляют действия оператора по обеспечению предоставления транспортного средства и предъявления груза к перевозке.

Сложившаяся практика свидетельствует о том, что грузоотправители (грузополучатели), экспедиторы и автомобильные перевозчики заключают долгосрочные договоры, содержащие элементы договора об организации автомобильных перевозок грузов и договора транспортной экспедиции (п. 2 ст. 391 ГК). Предметом таких смешанных договоров могут быть как организация перевозок грузов автомобильным транспортом, так и иные услуги, оказываемые в связи с перевозкой (заключение договора автомобильной перевозки груза экспедитором, оформление перевозочных докумен-

тов, складирование грузов, их хранение, упаковка, маркировка, крепление в транспортном средстве, проверка веса и состояния груза и др.).

При квалификации долгосрочных договоров, заключаемых в сфере автомобильных перевозок грузов, необходимо исходить из состава участников договора и его предмета. К отношениям сторон по смешанному договору должны применяться в соответствующих частях правила о договоре перевозки (глава 40 ГК, глава 6 Закона об автомобильных перевозках) или договоре транспортной экспедиции (глава 41 ГК) [6; 14].

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в научных изданиях, включенных ВАК в перечень изданий для опубликования результатов диссертационных исследований

1. Кондаревич О.С. О порядке заключения и форме договора автомобильной перевозки груза // Экономика. Управление. Право. — 2003. — № 3. — С. 42—45.
2. Кондаревич О.С. К вопросу о правовой природе и значении заявки (заказа) на перевозку груза автомобильным транспортом // Юрид. журн. — 2005. — № 3. — С. 67—69.
3. Кондаревич О.С. Об основаниях возникновения обязательства по перевозке грузов автомобильным транспортом // Вестн. Высш. Хоз. Суда Респ. Беларусь. — 2005. — № 18. — С. 110—118.
4. Кондаревич О.С. К вопросу об оформлении внутриреспубликанских автомобильных перевозок грузов // Вестн. Конституцион. Суда Респ. Беларусь. — 2005. — № 4. — С. 113—118.

Статьи в сборниках научных трудов

5. Кондаревич О.С. Фрахтование на автомобильном транспорте // Тр. Минского ин-та упр.: Науч. сб. / Минский ин-т упр.; Редкол.: Н.В. Суша (пред.), В.В. Табаровец, Г.А. Хацкевич и др. — Минск, 2003. — Вып. 3. — С. 93—96.
6. Кондаревич О.С. Договор об организации автомобильных перевозок // Тр. Минского ин-та упр.: Науч. сб. / Минский ин-т упр.; Редкол.: Н.В. Суша (пред.), В.В. Табаровец, Г.А. Хацкевич и др. — Минск, 2004. — Вып. 5. — С. 103—107.

Материалы конференций

7. Буйквич О.С. Некоторые теоретические аспекты правового регулирования автотранспортной деятельности // Актуальные проблемы государства и права на современном этапе: Материалы Междунар. науч. конф. студентов и аспирантов. Минск, 27—28 окт. 2000 г. / Белорус. гос. ун-т. — М., 2001. — С. 160—162.
8. Буйквич О.С. К вопросу о статусе оператора автомобильных перевозок // Управление в социальных и экономических системах: Материалы Междунар. на-

уч.-практ. конф. Минск, 18—19 дек. 2002 г.: В 2 т. / Минский ин-т упр. — Минск, 2002. — Т. 2. — С. 147—149.

9. Кондаревич О.С. Договор фрахтования // Управление в социальных и экономических системах: Материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. Минск, 14 мая 2003 г. / Минский ин-т упр. — Минск, 2003. — С. 184—185.

10. Кондаревич О.С. ТТН как форма договора автомобильной перевозки груза // Управление в социальных и экономических системах: Материалы X Междунар. науч.-практ. конф. Минск, 30 нояб. 2003 г. / Минский ин-т упр. — Минск, 2004. — С. 179.

11. Кондаревич О.С. Договор об организации автомобильных перевозок грузов // Управление в социальных и экономических системах: Материалы XII Междунар. науч.-практ. конф. Минск, 5 дек. 2004 г. / Минский ин-т упр. — Минск, 2004. — С. 225—227.

12. Кондаревич О.С. К вопросу об основаниях возникновения правоотношений по перевозке грузов // Проблемы совершенствования хозяйственного законодательства в Республике Беларусь на современном этапе: Материалы Междунар. науч.-практ. конф. Минск, 9 дек. 2004 г. / Белорус. гос. экон. ун-т. — Минск, 2004. — С. 213—215.

13. Кондаревич О.С. К вопросу о квалификации правоотношений с участием экспедитора // Управление в социальных и экономических системах: Материалы XIII Междунар. науч.-практ. конф. Минск, 12 июня 2005 г. / Минский ин-т упр. — Минск, 2005. — С. 231—233.

14. Кондаревич О.С. Об участниках автомобильной перевозки грузов // Управление в социальных и экономических системах: Материалы XIV Междунар. науч.-практ. конф. Минск, 11 дек. 2005 г. / Минский ин-т упр. — Минск, 2005. — С. 213—216.

Тезисы докладов

15. Буйкевич О.С. Регулирование автотранспортной деятельности в Республике Беларусь // Правовое обеспечение экономических реформ в славянских государствах: Тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф. Минск, 5 окт. 2000 г. / Белорус. гос. экон. ун-т. — Минск, 2000. — С. 119—120.

16. Кондаревич О.С. Об основаниях возникновения правоотношений по перевозке грузов автомобильным транспортом // Молодь у юридичній науці: 36. тез доповідей Міжнар. наук. конф. молодих вчених «Треті осінні юридичні читання». Хмельницький, 5—6 листопада 2004 р. / Хмельницький ун-т упр. та права. — Хмельницький, 2004. — С. 164—166.



РЭЗЮМЭ

КАНДАРЭВІЧ ВОЛЬГА СЦЯПАНАЎНА

Дагаворы, якія апасродкуюць аўтамабільныя перавозкі грузаў у Рэспубліцы Беларусь

Ключавыя словы: дагавор аўтамабільнай перавозкі грузаў, дагавор аб арганізацыі аўтамабільных перавозак грузаў, грузаадпраўшчык, грузаатрымальнік, аўтамабільны перавозчык, аператар аўтамабільных перавозак грузаў, экспедытар, транспартна-экспедыцыйная дзейнасць.

Аб'ектам даследавання выступаюць сукупнасць адносін, якія ўзнікаюць у працэсе арганізацыі і выканання перавозак грузаў аўтамабільным транспартам, і іх грамадзянска-прававое рэгуляванне.

Прадмет даследавання складаюць дактрынальныя падыходы да вывучэння паняццяў дагавора аўтамабільнай перавозкі грузаў, дагавора аб арганізацыі аўтамабільных перавозак грузаў, зместу такіх дагавораў; прававое палажэнне ўдзельнікаў перавозачных праваадносін; нарматыўныя прававыя акты, якія рэгулююць парадак выканання аўтамабільных і іншых перавозак, і практыка іх прымянення; навуковыя канцэпцыі, ідэі, погляды і тэарэтычныя распрацоўкі па даследуемай тэме.

Мэтай дысертацыйнага даследавання з'яўляецца распрацаванне рэкамендацый і прапаноў па ўдасканаленню заканадаўства аб аўтамабільных перавозках грузаў у Рэспубліцы Беларусь і практыкі яго прымянення.

Метадалагічную аснову даследавання складаюць фундаментальныя наладжаныя тэорыі пазнання, асноўныя законы і катэгорыі дыялектыкі.

Навуковая навізна атрыманых вынікаў. Дысертацыя ўяўляе сабой комплекснае даследаванне прававых пытанняў, звязаных з рэгуляваннем дагаворных адносін у сферы аўтамабільных перавозак грузаў у Рэспубліцы Беларусь.

У выніку праведзенага даследавання дадзена характарыстыка дагавораў, якія апасродкуюць аўтамабільныя перавозкі грузаў у Рэспубліцы Беларусь. Вызначана прававое палажэнне новага ўдзельніка перавозачных праваадносін на аўтамабільным транспарце — аператара аўтамабільных перавозак грузаў. Устаноўленне статусу экспедытара як аператара перавозак грузаў дазволіла абгрунтаваць паняцце транспартна-экспедыцыйнай дзейнасці.

Ступень выкарыстання. Вынікі і прапановы дысертацыі могуць быць выкарыстаны ў норматворчай і правапрымяняльнай дзейнасці, навукова-даследчай працы і вучэбным працэсе пры выкладанні курсаў грамадзянскага і гаспадарчага (прадпрымальніцкага) права.

РЕЗЮМЕ

КОНДАРЕВИЧ ОЛЬГА СТЕПАНОВНА

**Договоры, опосредующие автомобильные перевозки грузов
в Республике Беларусь**

Ключевые слова: договор автомобильной перевозки груза, договор об организации автомобильных перевозок грузов, грузоотправитель, грузополучатель, автомобильный перевозчик, оператор автомобильных перевозок грузов, экспедитор, транспортно-экспедиционная деятельность.

Объектом исследования выступают совокупность отношений, возникающих в процессе организации и выполнения перевозок грузов автомобильным транспортом, и их гражданско-правовое регулирование.

Предмет исследования составляют доктринальные подходы к изучению понятий обязательства по перевозке грузов, договора автомобильной перевозки груза, договора об организации автомобильных перевозок грузов, содержания таких договоров; правовое положение участников перевозочных правоотношений; нормативные правовые акты, регулирующие порядок выполнения автомобильных и иных перевозок, и практика их применения; научные концепции, идеи, взгляды и теоретические разработки по исследуемой теме.

Целью диссертационного исследования является выработка рекомендаций и предложений по совершенствованию законодательства Республики Беларусь об автомобильных перевозках грузов и практики его применения.

Методологическую основу исследования составляют фундаментальные положения теории познания, основные законы и категории диалектики.

Научная новизна полученных результатов. Диссертация представляет собой комплексное исследование правовых вопросов, связанных с регулированием договорных отношений в сфере автомобильных перевозок грузов в Республике Беларусь.

В результате проведенного исследования дана характеристика договоров, опосредующих автомобильные перевозки грузов в Республике Беларусь. Определено правовое положение нового участника перевозочных правоотношений на автомобильном транспорте — оператора автомобильных перевозок грузов. Установление статуса экспедитора как оператора перевозок грузов позволило сформулировать понятие транспортно-экспедиционной деятельности.

Степень использования. Выводы и предложения диссертации могут быть использованы в нормотворческой и правоприменительной деятельности, научно-исследовательской работе и учебном процессе при изложении курсов гражданского и хозяйственного (предпринимательского) права.

SUMMARY

KONDAREVICH OLGA STEPANOVNA

Contracts Mediating Automobile Cargo Carriage In the Republic of Belarus

Key words: contract for automobile cargo carriage, contract on the organization of automobile cargo carriage, consignor, consignee, automobile carrier, operator of automobile cargo carriage, forwarding agent, forwarding activity.

The object of the research is the combination of relations arising in the process of organization and fulfilment of automobile cargo carriage and their civil law regulation.

The subject of the research is doctrinal approaches to the study of the following notions: the cargo carriage obligation, the contract for automobile cargo carriage, the contract on the organization of automobile cargo carriage and the contents of these contracts; legal status of participants of transportation relations; normative legal acts regulating the order of automobile and other cargo carriage fulfilment and the practice of their implementation; scientific concepts, ideas, views and theoretical elaboration on the relevant theme.

The aim of the dissertation is elaboration of theoretical conclusions and practical recommendations concerning legal regulation of automobile cargo carriage in the Republic of Belarus.

The fundamental tenets of the theory of knowledge, basic laws and categories of dialectics form **the methodological basis of the research**.

Scientific newness of the research findings. The dissertation represents complex research of legal questions concerning regulation of contractual relations in the sphere of automobile cargo carriage in the Republic of Belarus.

As a result of the carried out research the contracts mediating automobile cargo carriage in the Republic of Belarus have been characterized. The legal status of the new participant of automobile transportation relations — the operator of automobile cargo carriage is defined. The establishment of the status of the forwarding agent as an operator of cargo carriage allowed to formulate the notion of forwarding activity.

Application degree. The given conclusions and proposals can be used in the standard setting and undertaking activity, as well as in the research work, in civil and economic (business) law academic courses.

Редактор *Т.В. Бурая*
Корректор *Н.В. Терех*
Технический редактор *О.В. Амбарцумова*
Компьютерный дизайн *Т.В. Бесчетнова*

Подписано в печать 10.05.2006. Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman. Офсетная печать. Усл. печ. л. 1,4. Уч.-изд. л. 1,2. Тираж 70 экз. Заказ 150

УО «Белорусский государственный экономический университет».
Лицензия издательская № 02330/0056968 от 30.04.2004.
220070, Минск, просп. Партизанский, 26.

Отпечатано в УО «Белорусский государственный экономический университет».
Лицензия полиграфическая № 02330/0148750 от 30.04.2004.
220070, Минск, просп. Партизанский, 26.