

67.404.84/86

Т 821

Классика казахстанской

Цивилистики

Г.И. ТУЛЕУГАЛИЕВ

ИЗБРАННЫЕ ТРУДЫ
ПО ТРАНСПОРТНОМУ ПРАВУ

КАЗАХСКИЙ ГУМАНИТАРНО-ЮРИДИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ЧАСТНОГО ПРАВА



КАЗАХСКИЙ ГУМАНИТАРНО-ЮРИДИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ЧАСТНОГО ПРАВА

Классика казахстанской

Цивилистики

Г.И. ТУЛЕУГАЛИЕВ

**ИЗБРАННЫЕ ТРУДЫ
ПО ТРАНСПОРТНОМУ ПРАВУ**

АЛМАТЫ 2003

ББК 67
Т 82.1

*Рекомендовано к печати Ученым советом
Казахского гуманитарно-юридического университета*

Редакционная коллегия серии:

М.К. Сулейменов (руководитель), член-корреспондент Национальной академии наук Республики Казахстан, доктор юридических наук, профессор;

Г.А. Алиханова, к.ю.н.

Ю.Г. Басин, д.ю.н., профессор

Е.Б. Жусупов, к.ю.н.

К.М. Ильясова, к.ю.н.

Е.У. Ихсанов, к.ю.н.

Р.А. Маметова, к.ю.н.

Е.Б. Осипов, к.ю.н.

АБОНЕМЕНТ

Редакционная коллегия тома:

М.К. Сулейменов, член-кор. НАН РК, д.ю.н., профессор;

А.Е. Дуйсенова, Е.У. Ихсанов, к.ю.н., М.Г. Тулеуталиев

Составители:

М.К. Сулейменов, М.Г. Тулеуталиев

Компьютерная обработка текста:

Т.А. Дюсембекова, Г.Н. Садырова

Т 82 Тулеуталиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву / Предисл. М.К. Сулейменов, Е.У. Ихсанов. Сост. М.К. Сулейменов. Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2003. - 506 с. (Серия "Классика казахстанской цивилистики").

ISBN 9965-629-09-9

Третья книга этой серии представлена избранными трудами по транспортному праву известного казахстанского цивилиста Газиза Ибрагимовича Тулеуталиева (1935–2002), стоявшего у истоков становления и развития отечественной науки гражданского и транспортного права.

В настоящее издание включены наиболее актуальные монографии, главы из учебников и учебных пособий, комментариев действующего гражданского законодательства, а также научные статьи, посвященные вопросам правового регулирования транспортных отношений.

Книга подготовлена сотрудниками НИИ частного права Казахского гуманитарно-юридического университета, благодаря любезной помощи г-жи Тасыбаевой Алии Анесовны. ~~Она предназначена для преподавателей, аспирантов, магистрантов и студентов юридических вузов, практикующих юристов и экономистов, а также для широкого круга читателей, интересующихся проблемами гражданского и транспортного права.~~

00 (05) - 03

ББК 67.404.

ISBN 9965-629-09-9 (кн.

ISBN 9965-629-10-2

© М.К. Сулейменов, М.Г. Тулеуталиев, составление, 2003

© М.К. Сулейменов, Е.У. Ихсанов, вступ. статья, 2003

© НИИ частного права КазГЮУ, 2003

О ЖИЗНИ И НАУЧНОМ НАСЛЕДИИ ГАЗИЗА ИБРАГИМОВИЧА ТУЛЕУГАЛИЕВА

21 августа 2002 г. на шестьдесят седьмом году жизни скоропостижно скончался видный казахстанский ученый-юрист, внесший неоценимый вклад в развитие гражданского права Газиз Ибрагимович Тулеугалиев. Юридическая наука и образование Казахстана понесли тяжелую, невосполнимую утрату. Перестало биться сердце прекрасного человека, выдающегося ученого-цивилиста, ярчайшего педагога и оратора, замечательного организатора и руководителя.

Гражданское право с древнейших времен считалось и считается одной из важнейших отраслей права. Эта наука неразрывно связана с повседневной жизнью и деятельностью граждан, юридических лиц и самого государства.

И одним из первых в ряду казахстанских цивилистов следует назвать Газиза Ибрагимовича Тулеугалиева - человека, почти полвека посвятившего становлению и развитию отечественной науки гражданского и транспортного права

Газиз Ибрагимович Тулеугалиев родился 17 августа 1935 г. в пос. Тайпак Западно-Казахстанской области. После окончания школы с золотой медалью, проработав недолгое время в Тайпакской средней школе учителем, поступил на юридический факультет Казахского государственного университета им. С.М. Кирова. В 1959 г. окончил его по специальности "Правоведение" и в этом же году за отличные успехи в учебе был оставлен ассистентом преподавателя на кафедре гражданского права и процесса. В этот период он активно участвует в научных конференциях, проводимых в республике. С 1962 по 1965 г. учился в аспирантуре КазГУ с закреплением на кафедре гражданского права юридического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова. Все эти годы он усердно работал над диссертацией на тему: "Правовое регулирование договорных отношений по перевозке грузов автомобильным транспортом" и в 1966 г. успешно защитил ее в специализированном совете юридического факультета КазГУ.

После того, как он успешно защитил диссертацию, с 1959 по 1987 г. Г.И. Тулеугалиев работал на кафедре гражданского права ассистентом, старшим преподавателем, доцентом. Почти тридцать лет. Он работал в Казахском государственном университете им. С.М. Кирова, пройдя путь от ассистента до ученого звания **доцента**, которое получил в 1969 г. по решению ВАК СССР от 20 июня 1969 г. по кафедре "Советское гражданское право".

За время работы в КазГУ Г.И. Тулеугалиев состоялся как крупный ученый в области гражданского права. Самостоятельно и в соавторстве с такими известными учеными, как М.К. Александров-Дольник, К.Л. Озерянский и другие, он опубликовал ряд таких монографий, как "Правовое регулирование сельскохозяйственных перевозок" (1972 г.), "Правовые вопросы доставки грузов от склада отправителя до склада получателя ("от двери до двери")" (1969 г.), "Перевозка сельскохозяйственных грузов автомобильным транспортом" (1968 г.), "Управление сельскохозяйственным производством республики" (1975 г.), "Транспортно-экспедиционное обслуживание совхозов, колхозов" (1978 г.), "Юридические аспекты Продовольственной программы СССР" (1985 г.).

С 1981 по 1982 г. был назначен заместителем декана юридического факультета по научной работе, а в 1982-1986 г. являлся заместителем начальника научно-исследовательской части университета, с 1986 по 1987 г. - заместителем декана юридического факультета. Все эти годы Г. Тулеугалиев успешно сочетал научную и преподавательскую деятельность с организационной работой на руководящих должностях.

В 1987 г. молодого ученого приглашают на работу в Москву, во Всесоюзный институт повышения квалификации руководящих работников Министерства путей сообщения СССР на должность доцента, где он позднее становится заведующим кафедрой.

В 1989 г. он возвращается в г. Алма-Ату и до 1993 г. где возглавляет кафедру хозяйственного права Казахской академии управления. В 1993-1994 г. был заведующим кафедрой транспортного права и хозяйственного законодательства Казахской академии транспорта и одновременно деканом экономического факультета этой Академии, в 1994 -1995 г. возвращается в Казахский Национальный государственный университет им. Аль-Фараби, заведующим кафедрой гражданского права юридического факультета, где получил ученое звание профессора этой же кафедры.

С 1997 г. Г. Тулеугалиев возглавлял образовавшуюся в этом же году кафедру финансового права Казахского государственного юридического университета, которая сегодняшний день остается единственной кафедрой финансового и налогового права в республике.

За эти годы он преподавал такие дисциплины, как "Гражданское право", "Семейное право", "Земельное право", а с 1972 г. впервые в университете стал читать спецкурсы "Хозяйственное право", "Международное частное право", "Финансовое и банковское право", которые отличались в связи с чем вызывали интерес у студентов высоким методическим и теоретическим уровнем. За более чем 30 лет педагогической деятельности **целое** поколение казахстанских юристов получили знание на лекции и занятиях профессора Г.И. Тулеугалиева. Особо следует отметить такую его заслугу, что профессор **Г.И.** Тулеугалиев был в

числе тех преподавателей, которые впервые в республике начали читать курсы гражданского права на казахском языке.

Результатом проведенных ученым научных исследований по проблемам гражданского права и транспортного законодательства явились опубликованные за этот период 8 монографий, 8 учебников и учебных пособий, в том числе единственный на сегодняшний день учебник по Гражданскому праву на казахском языке, а также несколько комментариев к Гражданскому кодексу, изданных в разные годы, и более 50 научных статей.

Немаловажное место в его научных трудах занимают Комментарии к Гражданскому кодексу Казахской ССР 1965 г., 1990 г., Комментарий к Кодексу о браке и семье Казахской ССР 1972 г.; 1989 г., Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Казахстан (Особенная часть), 2000 г., учебники Гражданское право Республики Казахстан, т. 1,2 (1998 г.), Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности, часть 1,2 (1997 г.), Международное транспортное право (2001 г.), единственный учебник в республике на государственном языке "Гражданское право РК" и т. д. Достаточно сказать, что всем вышеназванным учебникам ныне обучаются студенты всех юридических вузов в Казахстане. Это свидетельствует о большом вкладе кроме ученого в юридическое образование республики того, Г.И. Тулеугалиев является одним из авторов "Русско-казахского юридического словаря", изданного в 1986 г.

Свои научные разработки Г.И. Тулеугалиев активно внедрял в производство. В течение 10 лет он руководил хоздоговорной тематикой, что позволяло апробировать разработанные им рекомендации в практической деятельности транспорта. В качестве казахстанского эксперта он работал в 1995–1997 г. в международном проекте ТРАСЕКА (ТАСИС), в рамках которого были разработаны нормативные акты транспортной системы Армении, Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана. В 2000 г. выиграл тендер и международный грант Мирового банка по внесению изменений и дополнений в Указ Президента РК "Об использовании воздушного транспорта и деятельности авиации Республики Казахстан". В 2001 г. участвовал в международном проекте "Поддержка политики развития транспортных коридоров Республики Казахстан" (Голландская компания "NEA", проект ТАСИС).

В последние годы Г.И. Тулеугалиев принял участие и в законотворческом процессе республики, в частности, являлся членом рабочей группы по разработке Гражданского кодекса Республики Казахстан, Закона "О транспорте в Республике Казахстан" и ряда других законодательных актов. Его законотворческая деятельность характеризуется тем, что он являлся консультантом Парламента Республики Казахстан и членом научно-консультативного Совета Верховного Суда РК. ❏

Следует отметить еще одно важное обстоятельство: Г.И. Тулеугалиев представил в парламент РК на конкурс альтернативный проект Конституции Республики Казахстан.

В 1984 году он был удостоен почетного звания "Заслуженный юрист Республики Казахстан". Награжден медалями СССР и Знаком Министерства высшего образования СССР, ЦК ЛКСМ и ВСНТО "За успехи в научно-исследовательской работе студентов", а также золотой медалью "10 лет независимости Республики Казахстан".

Г.И. Тулеугалиев был глубоко порядочным и честным человеком. Пожалуй, нет людей, которые бы сказали что-то плохое в его адрес, будь то коллеги по работе, соратники, товарищи, друзья или соседи. Ученики его просто обожали как великолепного собеседника и старшего друга. Он оставил о себе только светлую память. И эта светлая память надолго сохранится в наших сердцах.

Газиз Ибрагимович Тулеугалиев оставил богатое творческое наследие.

Даже сегодня, при чтении трудов, написанных 20-30 лет назад, восхищаешься самой постановкой проблемы, оригинальностью его мыслей, актуальностью тем исследования. Многие его работы остаются востребованными и сегодня.

Настоящее издание избранных трудов Г.И. Тулеугалиева, включает наиболее значительные его работы. Вошедшие в сборник исследования посвящены вопросам, которые никто, кроме него, не осветил в казахстанской юридической литературе.

Говоря в общих чертах о вкладе Г.И. Тулеугалиева в казахстанскую цивилистику, стоит подчеркнуть, что он принимал участие в подготовке обоих изданий Комментария к Гражданскому кодексу Казахской ССР (1965 и 1990 г.). Комментарии к Особенной части уже нового Гражданского кодекса Республики Казахстан также включают написанные им разделы, такие как "Перевозка", "Транспортная экспедиция".

Нельзя не отметить участие Г.И. Тулеугалиева в Комментарий к Кодексу о браке и семье Казахской ССР (1989 г.), в котором он прокомментировал вопросы опеки и попечительства.

Тематика его работ охватывает очень широкий круг вопросов. Но, давая краткую характеристику творческому наследию ученого, можно выделить некоторые основные направления его исследований.

Договор перевозки был одним из важнейших направлений этих исследований, начало которому положила его кандидатская диссертация на тему "Правовое регулирование договорных отношений по перевозке грузов автомобильным транспортом", защищенная им в 1966 г.

Г.И. Тулеугалиев уделил достаточно внимания отдельным видам договоров, в частности по перевозкам, транспортно-экспедиционному обслуживанию и др. Детально разработал он и вопросы использования договоров в различных сферах транспортного комплекса.

ЭИСИ

Его работы, посвященные перевозке грузов и пассажиров различными видами транспорта, и по сей день остаются практически единственными, специально посвященными этому вопросу в Казахстане.

Наиболее обстоятельно он изучил вопросы договора перевозки грузов автомобильным транспортом. Поэтому неслучайно разработанные им о понятии договора перевозки и его значении в сфере народного хозяйства используются и в современных условиях рыночной экономики.

Основной формой установления правовых отношений по перевозкам грузов является договор. Законодательство дает определение договора перевозки. Однако, по мнению Г.И. Тулеугалиева, на транспорте действуют делящиеся договоры, на основании которых осуществляется исполнение перевозок на определенный период.

В его работах впервые говорится о том, то в структуре договорных отношений наблюдается процесс установления длительных договорных связей.

Помимо этого он также исследовал вопросы правового регулирования доставки грузов от склада отправителя до склада получателя, которая связана с координацией работы различных видов транспорта. В своей работе "Правовые вопросы доставки грузов от склада отправителя до склада получателя ("от двери до двери")" он утверждает, что понятие доставки грузов "от двери до двери", содержанием которого является единая ответственность одного лица за надлежащее выполнение грузовой перевозки, должно рассматриваться как юридическая категория.

Еще одним направлением исследований Г.И.Тулеугалиева является договор экспедиции, рассматриваемый им как самостоятельный договор в гражданском праве. Более того, он вводит в гражданский оборот понятие транспортно-экспедиционного обслуживания, которое, по его мнению, шире понятия договора экспедиции.

В своих работах ученый впервые предложил унифицировать правовые нормы, регулирующие работу всех видов транспорта, путем издания основ транспортного законодательства ("Транспортного кодекса").

Г.И. Тулеугалиев не только отмечал недостатки транспортного законодательства, но и предлагал конкретные пути его совершенствования. Его ценные рекомендации по кодификации транспортного законодательства, по принятию новых нормативно-правовых актов, по повышению роли министерства транспорта в разработке ведомственных нормативных правовых актов в той или иной форме нашли отражение в действующем законодательстве.

Одним из первых в казахстанской юридической литературе Газиз Ибрагимович Тулеугалиев уделил внимание и правовым вопросам международного транспорта. Своей работой "Международное транспортное право" он восполнил пробел в казахстанской правовой литературе в данной области. В этом исследовании изложены основы международных перевозок, подробно охарактеризованы международные транспорт-

ные конвенции и соглашения, показана роль транспортного законодательства во внешнеэкономических отношениях и дан анализ основных правовых вопросов международного транспорта

Говоря о значении творческого наследия Г.И. Тулеугалиева, необходимо отметить еще два очень важных аспекта. Во-первых, его вклад в развитие законодательства, участие в разработке проектов законодательных актов, особенно по вопросам транспорта и транспортных отношений. И, во-вторых, Газиз Ибрагимович был человеком, обладающим не только обширными знаниями, но и не менее поразительной способностью делиться своими знаниями с другими.

В настоящее издание включено несколько работ, как более ранних, так и написанных в последние годы, посвященных правовым отношениям. Знакомство с ними позволит убедиться в том, что Г.И. Тулеугалиев на протяжении всей своей научной деятельности постоянно развивал сделанные им ранее выводы и многое сделал для развития и совершенствования Казахстанской цивилистики

М.К. Сулейменов,
член-корреспондент НАН Республики Казахстан,
доктор юридических наук, профессор,
директор Научно-исследовательского института
частного права Казахского
гуманитарно-юридического университета

Е.У. Ихсанов,
кандидат юридических наук

Правовые вопросы
доставки грузов
от склада отправителя
до склада получателя
("от двери до двери")

ВВЕДЕНИЕ

Основные задачи, поставленные перед транспортом XXIII съездом КПСС, состоят в более полном обеспечении потребностей экономики страны и всего населения в перевозках, в дальнейшем перевооружении, развитии и совершенствовании единой транспортной сети. В условиях хозяйственной реформы исключительно важное значение приобретают своевременный вывоз продукции со складов предприятий, сокращение сроков доставки и полная сохранность груза, оптимальное использование перевозочных ресурсов всех отраслей транспорта, снижение транспортных расходов, составляющих примерно 27 млн рублей в год¹.

На сентябрьском (1965 года) Пленуме Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза указывалось, что предприятия и их руководители должны нести полную ответственность за экономические результаты работы, что ленинские идеи хозрасчета должны прочно войти в экономическую политику и что в дальнейшем развитии этих идей следует видеть путь для решения многих задач коммунистического строительства на современном этапе. Отмечалась также необходимость более широкого внедрения хозрасчетных принципов в отношениях между предприятиями и была особо подчеркнута важность усиления ответственности транспортных организаций перед грузоотправителями и грузополучателями².

На XXIII съезде КПСС А.Н. Косыгин указывал, что необходимо, устанавливая оптимальные транспортные связи между поставщиками и потребителями, правильно сочетать работу всех видов транспорта и обеспечить четкую, согласованную их работу, расширить смешанные перевозки грузов транспортной сетью страны³.

Освобождение грузоотправителей и грузополучателей от несвойственных им, по их хозяйственному профилю, забот, связанных с отправкой и получением грузов, является в настоящее время одним из насущнейших вопросов грузовых перевозок, имеющим непосредственное отношение к организации работы промышлен-

¹ См.: *Кац Л.З.* Транспорт и рационализация экономических связей в новой пятилетке Экономика, М., 1967. С. 15.

² См.: Правда, 1965. 28 сент.

³ См.: *Материалы XXIII съезда КПСС.* М.: Политиздат, 1966. С. 146-149.

ности и к ответственности транспорта за выполнение принятых им по договорам обязательств. Этот вопрос тем более актуален, что он тесно связан с вопросами координации работы всех видов транспорта, а также с важнейшим вопросом транспортировки государственных материальных ценностей - обеспечением их сохранности. Как мы увидим, проблема освобождения грузовладельцев от забот по отправлению и получению грузов чрезвычайно сложна. Цель может быть достигнута лишь одним путем - оформлением перевозки грузов на складе отправителя и выдачей его на складе получателя с соблюдением как тут, так и там, всех установленных правил с возложением ответственности во всем процессе перевозки на одно лицо, противостоящее грузоотправителю и грузополучателю (так называемая доставка "от двери до двери").

Более десяти лет идет спор о том, должна ли быть достигнута эта цель путем передачи "транспортно-экспедиционного обслуживания" исключительно в руки железной дороги ("железнодорожный вариант") или, наоборот, исключительно в руки автомобильного транспорта ("автомобильный вариант").

Такая постановка вопроса представляется в корне ошибочной и является, по нашему мнению, основной причиной, по которой поставленная проблема до сих пор не нашла надлежащего, окончательного решения, ибо на этой базе она разрешена быть не может.

Попытка разрешить вопрос путем выбора исключительно между "железнодорожным" и "автомобильным" вариантом основана на следующих ошибочных положениях.

Во-первых, в значительной мере неясно, о чем идет спор, ибо неизвестно содержание тех понятий, при помощи которых он разрешается. Большая доля этой неясности должна быть отнесена на счет недоучета правовой стороны вопроса, а в некоторых случаях даже прямого в этом отношении правового нигилизма.

К числу неуточненных понятий относятся термины "централизованный автомобильный транспорт", "автомобильный транспорт общего пользования" и "централизованные автомобильные перевозки", а также основные, центральные в данном вопросе понятия "транспортно-экспедиционное обслуживание", "экспедиция" и "договор экспедиции". Часто все термины каждого из этих двух кругов понятий отождествляются. А между тем их содержание глубоко различно. Для разрешения поставленной проблемы содержание перечисленных терминов должно быть вскрыто, приведено **В ПОЛНУЮ ЯСНОСТЬ И** определено.

Следует признать, что в транспортной терминологии зачастую допускается употребление неясных и двусмысленных терминов, слов, имеющих двойное употребление. Вследствие этого транспортники часто не в состоянии разрешить некоторые поставленные перед ними вопросы или, по крайней мере, разрешить их правильно. Но даже и в тех случаях, когда неточность применения терминов не очень сильно отражается на результатах работы, погрешности в терминологии недопустимы, ибо они являются выражением недостаточной культуры языка

Для того чтобы установить методы, которые способны обеспечить доставку груза "от двери до двери", и выявить те из них, которые обеспечивают достижение поставленной цели, следует, во-первых, уточнить те понятия, с которыми придется иметь далее дело.

Во-вторых, вопрос о доставке груза "от двери до двери" не совпадает с вопросом о так называемом "транспортно-экспедиционном обслуживании", содержание которого, как уже сказано, само по себе представляется не вполне ясным. Такое отождествление неправильно по двум основаниям: а) цель может быть достигнута другими, и даже более эффективными и совершенными техническими способами, осуществляемыми на иных коммерческих и правовых основаниях; б) далеко не всякое транспортно-экспедиционное обслуживание обеспечивает доставку груза "от двери до двери", а только правильно построенное обслуживание по договору экспедиции, которое является лишь одной из частей (и притом не всегда обязательной) транспортно-экспедиционного обслуживания, по крайней мере, понимаемого в том смысле, который в настоящее время бытует у работников транспорта и подлежит уточнению. Иными словами, не транспортно-экспедиционное обслуживание само по себе обеспечивает доставку "от двери до двери", а определенные технические моменты, надлежаще оформленные в правовом отношении.

В-третьих, поставленную проблему пытаются разрешить с учетом только технических или только экономических соображений. Между тем вопрос о доставке груза "от двери до двери" должен разрешаться с учетом совокупности всех технических, экономических и правовых факторов, и в первую очередь с учетом необходимости обеспечения целостности и сохранности перевозимых материальных ценностей. Эта последняя задача теснейшим образом связана с вопросами ответственности участвующих в перевозке лиц за вверенные им ценности. Ответственность же есть до-

нятие правовое. Следовательно, при разрешении вопроса об обеспечении доставки груза "от двери до двери" необходимо рассмотреть также и правовую его сторону, воздействующую на данное экономическое явление. В частности, должны быть рассмотрены и приведены в полную ясность правовые отношения участвующих в перевозках "от двери до двери" сторон. При этом необходимо учитывать, что доставить груз "от двери до двери" может только тот, кто несет полную ответственность за данную перевозку или, иначе говоря, когда грузоотправителю и грузополучателю противостоит лишь одно лицо, несущее перед ними ответственность за все последствия ненадлежащего выполнения процесса перевозки в целом. Всякое иное построение отношений сторон ведет к обезличению этой ответственности. Таким образом, в основе понятия доставки груза "от двери до двери" лежит явление правовое - ответственность, а потому это понятие - в первую очередь юридическое.

С технической же точки зрения термин "доставка груза от двери до двери" лишен какого-либо реального содержания, так как любая фактически осуществленная перевозка окажется произведенной от "двери до двери", ибо иначе она не может и не будет осуществлена.

Мнение, что вопрос об устранении потерь есть в первую очередь вопрос технический и в особенности технического прогресса, представляется нам ошибочным. Оно является одной из главных причин, по которой проблема доставки груза "от двери до двери" у нас до сих пор не разрешена. Никакая техника, как бы совершенна она ни была, не способна обеспечить ответственность перевозчика, ибо ответственность - правовое, а не техническое понятие. Совершенная техника, конечно, необходима и может уменьшить или даже вовсе устранить потери, но в тех случаях, когда потери будут, она уже не при чем, она свою роль уже сыграла. К тому же потери не всегда зависят от несовершенства техники, а нередко являются результатом правонарушений. В некоторых случаях прогрессивная сама по себе техника может быть даже использована для более совершенной формы хищения.

Подчеркивая экономическое значение разрешения вопросов, относящихся к доставке грузов "от двери до двери", в первую очередь сохранности перевозимых материальных ценностей, мы должны учитывать не только техническую целесообразность того

или иного перевозочного процесса", но и те правовые последствия, которые этот процесс порождает. И, если правовой результат **приводит** к экономически невыгодным последствиям, намеченный технологический процесс следует считать опороченным, как и основанный на нем технико-экономический расчет, составленный без учета могущих наступить правовых последствий. А ведь в названные расчеты, как общее правило, не включаются совершенно реальные материальные потери народных ценностей, размеры которых, как мы покажем дальше, и не могут быть учтены при нынешней постановке вопроса об ответственности перевозчика за вверенный ему груз.

Ответственность - один из серьезнейших залогов обеспечения целости и сохранности народных материальных ценностей. Она оказывает значительное влияние и на техническую сторону вопроса.

Это видно из следующего примера: как признается всеми, железная дорога, согласно положениям как ст. 187 старого Устава железных дорог (1954 г.), так и ст. 149 и 65 нового Устава (1964 г.), за целостность и сохранность груза в ряде случаев практически не отвечает⁴. Железная дорога заинтересована в исполнении плана перевозок и, следовательно, в возможно большей загрузке вагонов, зачастую в количествах, превышающих оптимальную их загрузку. Это ведет к потерям груза в пути.

Так, Н.П. Кондаков дает весьма показательные данные о количестве скопившегося за один год в щебеночной балластной призме угля при его перевозке по быв. Томской железной дороге, полученные в результате исследования работниками Центрального научно-исследовательского института Министерства путей сообщения. По этим данным, количество угля, осевшего в балластной призме, определилось в 740 тысяч тонн, причем автор объясняет столь значительные потери несоответствием поперечных разрезов "шапки" угля на полувагонах марке угля и его крупности, т. е., иначе говоря, неправильности утвержденных Министерством

⁴ См., например, ст.: Как зеницу ока беречь народное добро (с заседания Комитета партийно-государственного контроля ЦК КПСС и Совета Министров СССР), где указывается, что "**значительное** количество продовольственных товаров **из холодильников** расхищается при **транспортировке**. Пользуясь тем, что железные дороги по существу не несут материальную ответственность за недостатки грузов, работники транспорта не ведут борьбы с хищениями, часто без проверки подписывают акты на **недостачи**". // Правда 1963 г, 6 июля. На это же указывает и ряд других высказываний в различных центральных газетах. На причинах отсутствия такой фактической ответственности мы **остановимся** **в** **дальнейшем** **изложении.** ,7 ,

путей сообщения технических норм загрузки вагонов⁵. Необходимо отметить, что эта цифра, по признанию самого автора, является, несомненно, заниженной, поскольку относится лишь к углю, осевшему в балластной призме, и не содержит в себе угля, попавшего в кюветы и за их пределы, а тем более не поддающегося учету количества угля, подобранного в полосе отвода и употребленного для отопления путевых зданий и жилых помещений.

В.К. Бешкетто для более позднего времени указывает количество выведенной расчетным путем годовой утраты угля только по направлению Кузнецкий бассейн - Урал, что составляет около одного миллиона тонн⁶. В. Бешкетто и В. Яншин, говоря о потере угля по всем железным дорогам СССР, подсчитали стоимость его в 43 миллиона рублей⁷, что должно определить эту потерю, по самым скромным подсчетам, примерно в 6,5 миллиона тонн. В качестве основной причины столь значительных потерь угля В.К. Бешкетто и М. Романенко⁸ считают на неправильное формирование "шапки" и то, что железные дороги соглашаются принимать к перевозке вагоны с такой неправильной "шапкой".

Об огромных потерях руды при ее перевозке, вследствие недостатка подвижного состава, пишет И. Вертель⁹.

В настоящее время стоимость недостач почти целиком возмещается грузополучателю не железной дорогой, под охраной которой уголь, руда и другие грузы находятся в период их перевозки, а отправителем, вверившим груз перевозчику и не имеющим после его сдачи к перевозке никаких возможностей как бы то ни было воздействовать на его целость и сохранность. Не в силах отправитель доказать и какие-либо обстоятельства, относящиеся к периоду, когда груз находился у перевозчика. Между тем совершенно очевидно, что возмещение стоимости утраченного (или недогруженного) груза не самоцель, а средство к избежанию потерь (или недогрузов) в дальнейшем. Следовательно, взыскание убыт-

⁵ См.: Кондаков Н.П. Предупреждение потерь угля при перевозке железнодорожным транспортом // Железнодорожный транспорт, 1958, № 2. С. 62-63.

⁶ См.: Бешкетто В.К. Обеспечение сохранности угля при высоких скоростях движения поездов // Железнодорожный транспорт. 1964, № 10. С. 27.

⁷ Бешкетто В., Яншин В. Это же миллионы народных рублей // Гудок. 1964. 21 нояб.

⁸ Наш расчет потерь в весовом показателе сделан, поскольку сортность угля неизвестна, из средней его стоимости 6 руб. 50 копеек за тонну.

* См.: Бешкетто В., Романенко М. Золотая пыль // Гудок 1966. 23 авг.

* См.: Вертель В. Доколе же будет теряться руда? // Гудок 1966. 19 окт.; О потерях угля см. также: Якубович И. Сохранная перевозка угля // Материально-техническое снабжение. 1966. № 1. С.81-83.

ков с того, кто неповинен в их возникновении, не может достигнуть цели поставленной перед такого рода возмещением, а должно лишь причинить вред, поскольку означает освобождение действительного виновника от ответственности. Для обоснования виновности отправителя в недостатке груза обычно ссылаются на то, что погрузка производилась им, упуская из виду, что в приводимых примерах недостачи являются не результатом ненадлежащей погрузки, а следствием поставленных дорогой условий погрузки.

В целях устранения недостачи в погрузке угля в вагоны на шахтах и обогатительных фабриках и сокращения его потерь при перевозке железнодорожным транспортом с октября 1963 года в виде опыта для Кузнецкого бассейна был установлен порядок, при котором взвешивание угля при отправлении производится только весовщиком железной дороги. Результат этого опыта оказался весьма показательным: Западно-Сибирская железная дорога сразу же осуществила все мероприятия, которые от нее требовали отправители угля в целях сохранения последнего (организация вертушек, задел щелей в люках, снижение норм на формирование "шапок" и т. д.). Следствием этого явилось резкое снижение потерь с 117,555 тонн в 1963 году до 93,107 тонн в 1964 году.

Естественно поэтому, что все дальнейшее наше изложение пойдет под углом зрения обеспечения целостности и сохранности перевозимых государственных материальных ценностей, как основной в этом вопросе народнохозяйственной задачи и главного показателя качества продукции транспорта, анализа существующего порядка ответственности за ценности и, следовательно, под углом зрения необходимых изменений в правовом регулировании перевозок грузов всеми видами транспорта и на всем протяжении перевозочного процесса "от двери до двери".

ГЛАВА I

ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Уточнение и приведение в полную ясность тех понятий, с которыми нам придется иметь дело, начнем с выяснения того, что такое "централизованные перевозки автомобильным транспортом" или "централизованные автомобильные перевозки" и вытекающее из него понятие "договор централизованной автомобильной перевозки".

Устав автомобильного транспорта РСФСР¹⁰ от 8 января 1969 г., неоднократно упоминая о "централизованных автомобильных перевозчиках" и о "централизованном завозе и вывозе", не дает определения этим понятиям, а лишь в некоторых местах отсылает к пока еще не существующим "Правилам централизованного завоза и вывоза грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты в РСФСР", издаваемые в порядке, предусмотренном ст. 6 Устава автомобильного транспорта РСФСР.

Термин "централизованный" возник в ту пору, когда автомобильный транспорт передавался из ведения транспортно-экспедиционных контор (ТЭК) в ведение (в принципе) органов единого Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. Тогда указание на то, что автомобильный транспорт централизуется под единым управлением (административным и диспетчерским), было вполне обоснованным. Обоснованным было и противопоставление этого централизованного транспорта ведомственному, т. е. децентрализованному транспорту.

Однако жизнь пошла по другому пути:

во-первых, единое союзное Министерство автомобильного транспорта было ликвидировано и управление автомобильным транспортом перешло в ведение республиканских министерств. Таким образом, это управление оказалось не столь централизованным, сколь децентрализованным, по крайней мере, в отношении межреспубликанских перевозок;

во-вторых, значительное число автомобильных хозяйств практически оказалось в ведении не республиканских министерств автомобильного транспорта, а различных ведомств, исполкомов местных Советов депутатов трудящихся и кооперативных организаций. Это также скорее может быть охарактеризовано как децентрализация, чем как централизация.

Под термином "централизация перевозок" чаще всего имеется в виду централизованное диспетчерское управление данной операцией. Однако такая терминология не может быть признана правильной. Работа каждой автомобильной организации подчиняется своему единому диспетчерскому (оперативному) командованию и, следовательно, единство диспетчерского командования **распространяется** на все перевозки, осуществляемые данным хозяйством, как "централизованные", так и не "централизованные".

С рассматриваемой же точки зрения этот вопрос приобретает значение лишь в том случае, если в той или иной операции участвуют автомобили различных ведомств, что само по себе уже противоречит понятию "централизованная перевозка".

Практика Госарбитража не допускает взыскания с отправителя штрафа за нарушение договора "централизованной перевозки", поскольку ст. 366 ГК Казахской ССР такой штраф не предусматривает.

В № 1 журнала "Автомобильный транспорт" за 1965 год редакция этого журнала поставила перед своими читателями вопрос: что следует считать "централизованной перевозкой"? Сама постановка вопроса показательна. В этом же номере журнала опубликованы две статьи на данную тему - Н. Тузова и В. Винокурова и Р. Вишневецкой. Обе статьи разрешают вопрос совершенно по-разному и даже в различных плоскостях, но приходят к единому выводу, что централизованные перевозки должны производиться автомобилями общего пользования, под которым авторы понимают, видимо, автомобильный транспорт, находящийся в ведении министерств автомобильного транспорта союзных республик. Но в обеих статьях об этом говорится не в основном описании содержания правоотношений сторон, а, так сказать, мимоходом. Н. Тузов и В. Винокуров допускают участие в осуществлении "централизованных перевозок" автомобилей разных ведомств только в отношении транспортировки сельскохозяйственных продуктов и при обязательном условии, чтобы перевозка всеми автомобилями оперативно подчинялась одному диспетчерскому пункту автотранспорта общего пользования.

Р. Вишневецкая, наоборот, высказывается против реализации "централизованных перевозок" автомобилями разных ведомств, однако в столь осторожной форме, что в принципе такие перевозки, по ее мнению, возможны, но невыгодны. Мотивировка автора сводится к тому, что такого рода перевозки затрудняют разработку рациональных маршрутов и их увязку. Но ведь единое "централизованное" диспетчерское командование перевозками, осуществляемыми автомобилями различных ведомств, и сводится к разработке маршрутов и их увязке по месту и времени.

В № 2 того же журнала за 1966 г. (с. 11-14) опубликована подборка писем, присланных читателями по поводу изложенных статей.

Они свидетельствуют о том, что каждый из их авторов понимает содержание термина "централизованная перевозка" по-своему¹¹.

Совершенно своеобразно понимает содержание "централизованной перевозки" Г.М. Яменфельд, считающий, что "при этой системе доставки обязанность завоза товаров покупателям возложена непосредственно на поставщиков, которые осуществляют доставку своим автотранспортом (разрядка наша - Г.Т.) или при помощи автотранспортного предприятия по заключенному с ним договору перевозки"¹². Таким образом, сущность вопроса рассматривается этим автором не по признаку принадлежности автотранспорта, а тем, от имени которой из сторон в договоре поставки транспорт работает. При этом, естественно, всякие перевозки автомобилями, не связанные непосредственно с поставкой, остаются у Г.М. Яменфельда в стороне, в том числе и перевозки, выполняемые в целях завоза грузов на станцию (в порт) отправления и их вывоза со станции (из порта) назначения.

Вместе с тем Г.М. Яменфельд, описывая содержание "централизованной доставки", указывает, что одной из ее форм является кольцевой завоз, упуская из виду, что такой завоз может быть организован и без применения так называемой "централизованной перевозки"¹³. Впрочем, с его точки зрения, такое понимание последовательно, поскольку кольцевой завоз, по мнению этого автора, тем только и отличается от "централизованного", что он осуществляется транспортом самого поставщика или от его имени.

В действительности же дело лишь в том, что перевозка производится не своим, а чужим (наемным) транспортом. Иными словами, термин "централизованный" относится вовсе не к вопросу о централизованности или децентрализованности автомобильного транспорта и не о централизованности диспетчерского командования им, а к его принадлежности не грузовладельцу, а другому лицу. Но так как в наших условиях далеко не всякий транспорт вправе производить перевозки не принадлежащих ему грузов за плату, то этот находящийся в "чужом"

В этой подборке М.К. Александрову-Дольнику приписываются взгляды, которые он нигде не высказывал, а именно, что он отождествляет "самовывоз" груза и "централизованную перевозку". Как будет видно из дальнейшего изложения, его точка зрения по этому вопросу прямо противоположная.

¹² Яменфельд Г.М. Основы гражданского и трудового права М : Экономика 1965 С 179

¹³ См.: Там же. С. 180.

оперативном управлении транспорт должен быть уполномочен на производство таких перевозок за плату. Таким образом, вопрос здесь сводится не к принадлежности к тому или иному ведомству, а к праву производства перевозок не принадлежащего перевозчику груза за плату.

По мнению М.А. Тарасова, "централизованная перевозка заключается в том, что "разрозненный автотранспорт ряда промышленных предприятий объединяется в одно хозяйство, которое организует перевозку грузов между смежными предприятиями, а также доставку грузов, прибывающих на станции, в порты, пристани и отправляемых оттуда"¹⁴.

При таком определении трудно понять, считает ли автор, что сущность "централизованной перевозки" заключается в координации работы автомобильных парков различных ведомств, объединенных единым руководством, или в образовании единого парка путем изъятия автомобилей из ведения отдельных предприятий с подчинением их работы единому административному управлению и единому диспетчерскому командованию. По редакции автора речь идет о первом из приведенных вариантов, безусловно, не соответствующем действительному положению вещей, а также противоречащем указанию автора на то, что "централизованный автотранспорт" может принимать на себя обязанность по оказанию экспедиционных услуг"¹⁵.

Правильно, на наш взгляд, понимают содержание договора "централизованной" автомобильной перевозки А.М. Белякова¹⁶ и Т. Е. Абова¹⁷, считающие, что этот договор определяет порядок выполнения плана перевозок автомобильным транспортом и аналогичен навигационному договору на водном транспорте, "специальному" - на воздушном и на подачу и уборку вагонов - на железнодорожном.

Близко к правильному пониманию содержания понятия "централизованная перевозка" подошел и В.А. Глозман, который определяет ее как перевозку, осуществляемую на основании договора автохозяйства с предприятиями, строительными, снабженческо-сбытовыми и торговыми организациями, железнодорожными станциями, портами, пристанями, совхозами и колхозами

¹⁴ Тарасов М.А. Договор перевозки. Ростов н/Д.: Изд-во Ростов. ун-та. 1965. С. 204.

¹⁵ Там же. С. 408.

¹⁶ См.: Советское гражданское право. Ч. 2, М.: Госюриздат.

¹⁷ См.: Хозяйственное право. М.: Юрид. лит., 1967. С. 294.

по товарно-транспортным документам, без представителей перечисленных организаций и с полной материальной ответственностью за сохранность перевозимого груза¹⁸.

Существенным недостатком цитированного определения, по нашему мнению, является указание в нем договоров автохозяйств с транспортными организациями других ведомств на завоз и вывоз грузов, так как природа этих договоров совершенно иная, чем договоров, заключаемых с грузовладельцами на завоз и вывоз грузов¹⁹.

Нетрудно заметить, что данное В.Л. Глоzmanом определение означает, не лишнее, впрочем, некоторого основания, отождествление понятия "централизованная перевозка" с понятием "договор централизованной перевозки", к описанию которого мы сейчас и перейдем.

Необходимо, прежде всего, уточнить, что же такое "транспорт общего пользования", в частности, "автомобильный транспорт общего пользования".

До сих пор под этим термином понимался такой транспорт, которым любое лицо, в любое время может воспользоваться, уплатив за это причитающуюся перевозчику плату. Препятствием к такому использованию может быть лишь отсутствие в средстве транспорта свободных мест. Таким транспортом в первую очередь является городской транспорт общего пользования (трамвай, автобус, троллейбус, такси). Поэтому нельзя согласиться с Д.И. Половинчиком²⁰, что ведомственный транспорт, противопоставляемый им транспорту общего пользования, призван осуществлять городские и пригородные перевозки. Дело здесь вовсе не в том, что какой-либо автомобильный парк принадлежит тому или иному ведомству или является "централизованным", точнее говоря, подчинен органу республиканского министерства автомобильного транспорта (а работники автомобильного транспорта именно так это чаще всего понимают), а в том, допущен ли он к перевозке людей или вещей за плату.

Однако констатация этого обстоятельства еще недостаточна для определения понятия "транспорт общего пользования". Если оно исчерпывает содержание рассматриваемого термина в отношении

¹⁸ См.: Глоzman В.А. Трудовые права работников автомобильного транспорта. М.: Юрид. лит., 1964. С. 13. Этот автор широко использует термин "автомобильный транспорт общего пользования", в некоторых случаях даже подчеркивает его обособленность от автомобильного транспорта необщего пользования. Однако он, к сожалению, нигде не разъясняет, что именно под этим термином понимает.

¹⁹ См. § 2 гл. 3.

пассажирского транспорта, то в отношении грузового транспорта необходимо сделать некоторые оговорки. Дело в том, что с изложенной точки зрения грузовой транспорт, работающий по плану обязательному для обеих сторон (как для перевозчика, так и для грузоотправителя), ни в какой мере не может быть охарактеризован как транспорт, обязанный производить любую перевозку для любого грузоотправителя. Наоборот, такая обязанность лежит на нем только в отношении лиц, определенные грузы которых запланированы к перевозке в течение данного планового периода. Более того, производство сверхплановых и внеплановых перевозок грузов ни в какой мере для перевозчика не обязательно.

Таким образом, не этим устаревшим в отношении грузовой перевозки признаком определяется содержание понятия "транспорт общего пользования", а именно правом производства перевозки грузов, принадлежащих другому лицу, за плату. В настоящее время такое право принадлежит не только транспорту, подчиненному республиканским министерствам автомобильного транспорта, и даже не только железным дорогам Министерства путей сообщения, морским и речным пароходствам, но и другим юридическим лицам.

К их числу принадлежат предприятия исполкомов местных органов, промышленные предприятия и кооперативные организации, осуществляющие автомобильные перевозки, перевозящие грузы и пассажиров по внутренним водным путям, по морю и железным дорогам местного значения. Сюда же относится и рыболовный флот как государственный, так и кооперативный.

Тем не менее обязанность перевозки любого лица по его требованию остается необходимым признаком пассажирского транспорта общего пользования. Более того, именно этот признак и является основным для того, чтобы так его квалифицировать.

Если мы теперь вернемся к определению термина "централизованные автомобильные перевозки" и сравним его с определением, данным понятию "транспорт общего пользования" (в отношении грузовых перевозок), то вынуждены будем прийти к выводу, что первый из них означает перевозки транспортом, которому предоставлено право производить перевозку грузов, принадлежащих другим лицам, за плату в тех случаях, когда эти перевозки производятся на основании заключаемого договора, определяю-

²⁰ См.: Тезисы докладов и сообщений на научной конференции, посвященной вопросам разработки и систематизации законодательства об автотранспорте. Кишинев, 1964, С. 9.