

УКРАИНСКАЯ ЮРИДИЧЕСКАЯ АКАДЕМИЯ

На правах рукописи

ЗАВИДОВ БОРИС ДМИТРИЕВИЧ

Хозяйственно-правовые проблемы сохранности  
грузов при перевозках автомобильным транс-  
портом по законодательству России и Украины

Специальность 12.00.04. – хозяйствен-  
ное право; арбитражный процесс

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Харьков - 1993

ЛННБ України ім.В.Стефаніка



00816212 (К)

№ 26.935

Диссертация выполнена на кафедре сельскохозяйственного права  
Украинской юридической академии

Научный руководитель - доктор юридических наук, Запорожец А.М.

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор  
Побирченко И.Г.

кандидат юридических наук Витрянский В.В.

Ведущая организация - Львовский государственный университет

Защита диссертации состоится "26 4 1993 г.  
в 12 часов на заседании специализированного совета  
К068.25.03 в Украинской юридической академии по адресу:  
310024, г.Харьков - 24, ул.Пушкинская, 77

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке  
Украинской юридической академии

Автореферат разослан 25 Марта 1993 г.

Ученый секретарь специализированного  
совета

С.В. Степанюк

ЛННБ ім. В. Стефаніка  
АН України

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования, его цели и задачи. За последние годы произошел резкий скачок объемов перевозок грузов автомобильным транспортом. Одновременно с этим возникали и сопутствующие проблемы: возрастали объемы непроизводительных расходов в связи с гибелью, порчей и иными потерями перевозимых грузов. Все это потребовало выяснения причин и условий их порождающих, определение форм, методов и средств предотвращения и снижения убытков, причиняемых субъектам транспортного процесса.

Такая постановка вопроса объективно предполагает анализ многочисленных правовых институтов, категорий и положений; экономических проблем, технических, технологических и организационных вопросов, которые составляют содержание и сущность транспортного процесса. Понадобилось комплексное исследование спектра проблем, непосредственно составляющих содержание механизма транспортных отношений, а также факторов, сопутствующих формированию и оказывающих воздействие на процессы обеспечения и управления производственными отношениями для бесперебойности и четкого функционирования транспортных организаций. Транспорт, являющийся нервом развития экономики, должен работать в таком же темпе, как работает промышленность. Это действительно так. Малейшие нарушения темпов развития экономического потенциала, моментально сказываются на работе транспорта. Об этом свидетельствуют факты нынешнего этапа хозяйственных преобразований, точнее сказать производственного строительства, разрушенного усилиями теоретиков от перестройки. При этом надо иметь в виду и сложности в удержании баланса производства и перевозки, ибо именно здесь порождаются причины будущих непроизводительных потерь. Иные причины и факторы также обостряют проблемы сохранности перевозимых грузов.

Важно уяснить те сложности, которые возникают в ходе перевозки грузов. Это связано с целым рядом обстоятельств, который он занимает в процессе общеэкономических процессов в ходе производственно-хозяйственной деятельности.

Во-первых, проблема инфраструктуры транспорта, исторически складывалась так, что и в России, и на Украине основная тяжесть перевозок длительное время лежала на железнодорожном, частью на водных видах транспорта. По мере наращивания экономического индустриального потенциала, развития автомобильного транспорта все больше и больше возрастали объёмы его перевозок. В настоящее время по отдельным видам грузов автомобильный транспорт либо сравнялся, либо даже превысил объёмы всех вместе взятых видов транспорта. Даже в нынешних сложных условиях острого дефицита горюче-смазочных материалов объёмы таких перевозок удерживаются на высоком уровне.

Во-вторых, роль и место транспортной организации в экономическом процессе продолжают возрастать. Ситуация такова, что транспортная организация, будучи самостоятельным и хозяйствующим субъектом, в то же время выступает посредником между производителем и потребителем в процессе обращения товаров и продукции. Это обстоятельство порождает серьёзные правовые проблемы в ходе отношений, возникающих между этими тремя субъектами. Данные факторы всегда имелись в виду при анализе правовых форм и фактических отношений регулирования транспортной деятельности. Две группы правоотношений, возникающих в транспортном процессе, часто осложняют уяснение истинных намерений участников. Это естественное обстоятельство, ибо дело идет об экономических интересах. К тому же они в более конкретных формах касаются исполнителей - участников транспортного процесса.

Речь идет о субъектах, отгружающих продукцию, непосредственно транспортирующих и, наконец, принимающих грузы. От их действий в первую очередь зависит и соблюдение требований в обеспечении сохранности грузов. Поэтому в диссертации анализируются и эти правоотношения и их влияние на исследуемую проблему. Обособленность состава субъектов транспортного процесса таит в себе целый ряд факторов, оказывающих негативное влияние на сохранность перевозимых грузов. Поэтому в диссертации обращается внимание на эту сторону проблемы и вносятся кардинальные меры по их устранению. Предлагается объединить усилия участников транспортного процесса в сохранности грузов на базе их имущественных интересов.

В - третьих, исследуются факторы рыночных отношений на проблемы надлежащей транспортировки грузов. Положение складывается таким образом, что рынок, наряду с тем, что унаследовал множество черт и деталей прежних правоотношений, одновременно породил новые проблемы организации транспортного процесса. Планово-организационные предпосылки деятельности транспортных организаций вообще, автомобильного транспорта, в частности, сохранены и требуют дальнейшего совершенствования. Это связано с тем, что автомобильная перевозка представляет собой целенаправленную и строго определенную деятельность, всецело зависящую от намерений будущих клиентов. Чтобы начался процесс перевозки следует согласовать массу деталей его будущих отношений. Все это можно сделать, если транспортная организация имеет определенное количество необходимых факторов / отраженных, как правило, в заявках/, которые требуют их упорядочения, формирования таким образом, чтобы достичь эффективной и качественной организации процесса перевозки. Вот эти обязательства и подвержены серьезному анализу в работе.

В-четвертых, о значимости договора автомобильной перевозки. Роль и место договора автомобильной перевозки кажется определено достаточно. Но тем не менее есть ряд проблем, которые требуют совершенствования. Что же касается условий договора, то здесь имеет место значительное поле для размышлений, т. е. нужны новые права и обязанности сторон в конкретизации транспортного процесса. И на эти обстоятельства в диссертации обращается особое внимание. Предлагается комплекс новых правомочий сторон, которые, как по мнению диссертанта, так и в ряде опробированных случаев уже оказывают влияние на сохранность перевозимых грузов.

С учетом этих обстоятельств в диссертации и анализируются основные теоретические аспекты транспортных отношений и их законодательная регламентация; определены хозяйственно-правовые средства достижения ускорения процесса перевозки и усиление сохранности транспортируемых грузов; обращается внимание на сам договор, как документ, который может играть созидательную роль в сохранности грузов, если его условия отвечают взаимным интересам хозяйствующих субъектов.

Впервые на практических примерах показывается, что при отсутствии специальной нормы права в транспортном законодательстве, о компенсации расходов перевозчику за увеличение грузоподъемности автомобиля / наращивании бортов / и улучшения при этом сохранности транспортируемого груза сельскохозяйственного назначения / силос, зерно, сахарная свекла и т.п. / эти проблемы в целом ряде случаев решаются не всегда правильно. Многие юрисдикционные органы не применяют общие нормы гражданского законодательства / ст.219 ГК РСФСР, ст.203 ГК УССР / о полной компенсации убытков за понесенные расходы.

Тем самым в этом вопросе снижается материальная заинтересованность перевозчика не только в улучшении сохранной перевозки некоторых видов сельскохозяйственной продукции, но и в увеличении грузоподъёмности автомобиля. Между тем положительное решение вопросов острая потребность сегодняшней и будущей хозяйственной деятельности. Эффективность работы транспорта в первую очередь должна оцениваться показателем снижения потерь в народном хозяйстве. В диссертации и предлагаются конкретные направления такой хозяйственной деятельности и её законодательной регламентации.

Анализируются и предлагаются общеметодологические направления сохранности грузов в виде раздвоения института собственности; определяется роль и место юридической службы в обеспечении сохранности грузов в процессе перевозки.

#### Методологическая и теоретическая основа исследования.

Методологической базой исследования являются принципы диалектики и положения исторического материализма, общечеловеческие представления о социальной справедливости. Анализ организационных, технико-экономических и правовых проблем формирования транспортных отношений ведётся с использованием общенаучных методов познания, которые повсеместно применяются в юридической науке — комплексного / системного/, сравнительно-правового, формально-логического, нормативно-аналитического, выборочного и других.

Применение указанных методов позволило особое внимание сосредоточить на осмыслении сугубо конкретных понятий и категорий транспортных отношений (понятие транспортного процесса, нормы перевозки и загрузки, размещение и упаковка груза, специальные условия перевозки, договор, ответственность) в обеспечении достижения поставленной цели.

Важными положениями методологического плана, позволившими обосновать концепцию данной работы, явился анализ действующей хозяйственной, арбитражной и судебной практики. Причем использованы как положительные, так и, что не менее важно, негативные результаты. Речь идет о целом комплексе организационных, экономических и социальных проблем, без комплексного и эффективного решения которых практически невозможно добиться поставленной цели — достижение сохранности перевозимых грузов.

Теоретической основой работы явились исследования ученых в области правового регулирования транспортных отношений, а также их правового обеспечения: Абовой Т.Е., Александрова-Дольника М.К., Астановского Г.Б., Бурсы Н.П., Быкова А.Г., Витрянского В.В., Етиазарова В.А., Запорожца А.М., Побирченко И.Г., Половинчика Д.И., Пугинского В.И., Савичева Г.П., Садикова О.А., Стаскониса В.Ю., Тарасова М.А., Телеугалиева Г.И., Хаскельберга Б.Л., Ходунова М.Е., Шварца Х.И., Шелестова В.С., Яичкова К.К. и других, а также исследования по общетеоретическим проблемам — право собственности, хозяйственного договора, ответственности, организации правовой работы в народном хозяйстве.

В диссертации сделан анализ и обобщение хозяйственной практики целого ряда автотранспортных предприятий и объединений Белгородской, Курской, Воронежской, Тюменской областей, ряда автотранспортных предприятий Харьковской, Сумской, Донецкой и Крымской областей, арбитражной практики соответствующих арбитражных судов. Проанализированная работа бывшего Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

Сделана попытка проанализировать первые шаги Министерства транспорта России. Все это позволило со значительной долей достоверности убедиться в правомерности тех положений, которые составляют концепцию и обоснованность диссертационного исследования.

Научная новизна работы predeterminedena концептуальными положениями диссертации. Они заключаются в том, что на основе анализа и обобщения многочисленных положений транспортных организаций, отношений, форм и методов обеспечения сохранности грузов в процессе перевозки, предложений, высказанных в научной и правовой литературе, многие из которых прошли апробацию и показали как положительные, так и отрицательные черты; дано обоснование целого комплекса правовых средств в достижении сохранности перевозимых грузов.

Эти положения выносятся диссертантом на защиту:

- о формировании хозяйственного механизма предотвращения потерь и порчи народнохозяйственных грузов, предлагается комплекс правовых норм, правил, отражающихся в соглашениях сторон, предусматриваются конкретные правомочия в правильной подготовке транспорта и груза, его упаковке, выдаче и использовании;

- о принципиально новом подходе в использовании договора автомобильной перевозки, как хозяйственно-правового средства обеспечения сохранности грузов, заключения договора на длительный период, возможности конкретизации договорных условий в любое время в зависимости от потребностей сторон, принципиально новом распределении правомочий собственности на имущество в процессе доставки груза;

- о роли, значении и содержании трехстороннего договора на перевозку сельскохозяйственных грузов и товаров, как одного из центральных институтов в достижении сохранности перевозимых материальных ценностей сельскохозяйственного назначения;

- о роли, месте и правовом статусе перевозчика, как равноправного участника транспортного правоотношения в условиях становления рыночных отношений;

- правовой природы интересов автотранспортных организаций и их клиентуры, где доминирующие привилегии по взысканию ущерба имеет перевозчик;

- о неправомерности установления законодателем презумпции невиновности перевозчика и целесообразности отмены ограниченной ответственности транспортного предприятия и организации.

Апробация результатов исследования. Диссертация, выполнена и обсуждена на кафедре сельскохозяйственного права Украинской юридической академии. Основные научные положения, выводы и предложения по совершенствованию транспортного законодательства изложены в ряде статей, опубликованных в районных и областных газетах, в журналах "Хозяйство и право", "Советская юстиция" за 1983-1993г.г. а также в ряде докладных записок.

Структура диссертации обусловлена целью и характером исследования. Работа состоит из введения, трех глав, семи параграфов, выводов и списка использованной литературы.

## СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Системный подход к правовому регулированию достижения сохранности

грузов в процессе автомобильной перевозки. Диссертант исходит из того, что общие положения системного подхода позволяют на основе общенаучных методов познания в анализе отдельных явлений и фактов усмотреть направления и тенденции развития хозяйственных отношений. Исследуя такие понятия, как повреждение, порча, несохранность, потеря и т.д., диссертант приходит к обобщающим выводам, которые предлагается узаконить, что будет способствовать уменьшению, а иногда и сведению этих потерь на нет. Принято считать, что сохранность перевозки достигается на всех этапах: прием груза у отправителя, в процессе самой транспортировки, в соблюдении коммерческих и технических условий, в ходе сдачи груза потребителю. Правомочие сторон на этих этапах относится к категории субъективных. Однако если интересы отправителя и перевозчика в какой-то мере защищены и гарантированы, то интересы получателя в большинстве случаев оказываются подавленными. В связи с этим диссертант предлагает комплекс правовой регламентации отношений, которые имели бы своей целью повысить ответственность первых двух участников, усилить гарантии грузополучателя. Роль потребителя в условиях рыночных отношений в реализации его субъективного права должно соответствовать совокупности трех возможностей. 1. Пределы допустимого поведения и действий, определяемых необходимостью удовлетворения потребностей в транспортных услугах. 2. Возможность требовать от автотранспортной организации соответствующих действий по предоставлению транспорта для перевозки грузов. 3. Быстрая и эффективная защита своего субъективного права через соответствующую систему юрисдикционных органов. Реализация субъективных прав логически связана с соблюдением требований существующего законодательства.

Вместе с тем, оно не всегда отражает реали хозяйственной практики. Вот почему требуется его совершенствование. Речь идет об оптимизации или новеллизации некоторых положений Устава автомобильного транспорта, Правил перевозки грузов /раздел У "Правил погрузки и разгрузки грузов"/ нормативно-технической документации, инструкций, методик, правил, уточнения отдельных статей проекта Хозяйственного /торгового/ кодекса Украины, касающихся перевозок, - наконец инструктивных указаний Высшего арбитражного суда. Особое внимание при этом уделяется совершенствованию условий самого договора, ибо зачастую диспозитивность перечисленных нормативных предписаний, не реализованных в конкретных договорных условиях и порождает несохранность перевозки.

Сущность договора автомобильной перевозки, несмотря на то, что к его анализу обращались многие авторы, все же требует дальнейшей проработки, что объясняется новыми условиями хозяйствования. Основопологающая идея, что в автомобильной перевозке разрешается "все за исключением", делает договор инструментом действительной регламентации прав и обязанностей участников транспортного процесса. Прежде всего следовало бы произвести нивелировку целого ряда положений, регулирующих однотипные положения в законодательстве России и Украины. Причем в украинском законодательстве многие аспекты регламентации транспортного процесса выглядят значительно логичнее и убедительнее. Речь идет о более высоких требованиях, предъявляемых к качеству перевозки.

Особые затруднения вызывают сохранность перевозки нестандартных грузов. Именно поэтому в работе предлагается конкретизировать

многие условия перевозки в договоре. Это касается погрузки, увязки, крепления, разгрузки таких грузов в нормативно-технической документации /ГОСТ, РСТ, ТУ/. Тем самым было бы обеспечено повышенное качество транспортировки и сохранности перевозимых грузов. Позитивным здесь может явиться установление дополнительной ответственности сторон. Множество проблем вызывает сохранность перевозки сельскохозяйственных грузов. Наряду с упорядочением нормативных правил требуется индивидуализация правомочий сторон и в конкретных договорах. В связи с этим в работе предлагается целый комплекс хозяйственных мер по сохранности такого рода грузов. Речь идёт об обязанности сторон по специальному оборудованию транспортных средств, о совершенствовании методологии оплаты расходов по специальному оборудованию транспорта, установлении конкретных начислений на автомобильные тарифы при подготовке автомобилей и др. Во всяком случае экономические расчёты в этом плане позволяют сделать вывод о правомерности распределения этих расходов между участниками транспортного процесса.

Особое внимание в работе отводится роли и значению самого договора перевозки. И хотя определение понятия договора по существу остаётся неизменным, тем не менее анализ правоприменительной практики даёт основание для некоторых корректировок, но в плане содержания уже конкретного договора. Речь в первую очередь касается понятия перевозки "конкретного груза", порядка оформления перевозки груза, качества исполнения, ответственности и др. В ходе исследования возник и важный, и кардинальный вопрос методологического плана. Это касается опробованного временем требования о сложившемся соотношении плана и договора. Именно договор должен стать основополагающим инструментом формирования

плана организации деятельности транспортных предприятий, в осуществлении сохранной перевозки грузов. Проблема соотношения особенно важна и значима в организации единых транспортных комплексов на основе узловых соглашений, которым в диссертации уделяется особое место.

Не менее значимым является вопрос организационного договора. Этот договор имеет многие моменты с самим договором перевозки: целевая направленность на перевозку, опосредствование транспортных отношений, достижение сохранности грузов. Вместе с тем, между ними есть и существенные различия: в методах достижения целей, моменте заключения этих договоров, содержании этих договоров, сроках исполнения и т.д. На этом основании в диссертации обосновывается положение о необходимости более углубленной и конкретной регламентации прав и обязанностей участников непосредственного транспортного процесса при заключении договора на конкретные виды перевозок /междугородных, централизованных, вытекающих из обслуживания клиентуры и т.д./. По каждому из этих видов вносятся конкретные предложения по совершенствованию правового регулирования.

Автор, рассматривая многочисленные разновидности договоров перевозки, приходит к выводу, что эти договоры вытекают из хозяйственных договоров /купли-продажи, поставки, подряда и др./, ими предопределяются, с ними связаны и поэтому также требуют однопланового подхода в регламентации правомочий сторон.

Правовые формы обеспечения сохранности грузов. Относительно предприятий транспорта накоплен немалый опыт обеспечения сохранности перевозимых грузов. Анализируя различные суждения по этому вопросу, автор приходит к целому ряду выводов, которые в

одних случаях одинаковы, в других — воспринимаются критически, предлагаются свои направления регулирования, в третьих эти суждения носят компромиссный характер.

По мнению автора центральным институтом достижения сохранности грузов в процессе перевозки является оптимизация вопросов ответственности. С этой целью и осуществлен анализ состава ответственности именно с точки зрения достижения целостности и неприкосновенности перевозимого груза.

При анализе общих условий хозяйственно-правовой ответственности в диссертации отмечено, что они применительно к транспортным отношениям проявляются своеобразно.

Противоправность заключается не только в нарушении закона, но в большей части в невыполнении договора, т.е. неисполнении тех конкретных обязательств, которые стороны установили самостоятельно. Это обстоятельство нужно иметь в виду юрисдикционным органам в процессе рассмотрения исков. Конкретными фактами противоправности являются такие: неподача автомобилей, непредъявление товарно-транспортной накладной, невнесение провозной платы, просрочка в доставке груза и в связи с этим его порча или повреждение, комплекс других нарушений.

Вред — пожалуй, центральный институт условий ответственности. Диссертант солидарен с теми учёными, которые обращали внимание на несправедливое ограничение ответственности транспортной организации. Высказаны соображения о легализации в этих отношениях полной ответственности.

Причинная связь, как и во всех отношениях наиболее сложное доказуемое условие. Тем не менее в диссертации обосновывается

положение, что если в этих случаях за основу брать договор, то этот вопрос сам по себе решается. Причём такой конкретный подход во многих случаях позволяет достаточно точно конкретизировать субъекта правонарушения.

Что касается вины, то это условие выявляется в результате анализа всей совокупности правомочий сторон, как следствие противоправного поведения.

Наряду с общими условиями ответственности применительно к транспортным отношениям следует говорить о специфике ответственности. Она проявляется в том, что транспортное законодательство допускает ответственность при отсутствии вины. Речь идёт об ответственности за невыполнение согласованного плана перевозок. Возникает вопрос, почему законодатель пошёл по такому пути? Видимо потому, что в конечном счёте нужна дисциплина исполнения, этого требуют сами участники договора перевозки, наконец, необходимо соблюдение и государственных интересов. Данная позиция объяснима и не вызывает серьёзных возражений. Анализируя соотношение плана и договора, отдав примат договору, как основанию формирования плана перевозки, законодатель счёл возможным и необходимым установить, что в пределах этой малой структуры правоотношений стороны должны чётко и конкретно определять свои возможности до пределов безвиновой ответственности за их нарушения. Однако специфика транспортных отношений заключается и в том, что одновременно с невыполнением плана возникают сопутствующие обстоятельства, порождающие несохранность груза.

Например, в трёхстороннем договоре перевозки сельскохозяйственной продукции. Стороны в случае невыполнения плановых обязательств по перевозке несут определённую ответственность, в том

числе и при отсутствии вины. Однако обычно невыполнение объёма грузоперевозок имеет место из-за нарушения контрагентом конкретных требований Правил перевозки грузов: отсутствия пологов при перевозке зерновых культур, специальных бортов при перевозке сахарной свёклы и т.д. Результатом этих нарушений является несохранная перевозка.

Особое место в диссертации уделяется формам ответственности самого перевозчика. Для их уяснения диссертант анализирует многочисленные аспекты деятельности автотранспортных организаций в части обеспечения сохранности грузов: пломбирование транспортных средств, обязанность автотранспортной организации обеспечить коммерческую исправность подвижного состава, перевозка грузов с участием экспедитора, рассматривается сущность презумпции невиновности перевозчика.

В работе на основе сравнительного анализа законодательства Украины и России сделаны конкретные выводы по устранению целого ряда противоречий и упущений. Это в первую очередь касается, с одной стороны, обязательного пломбирования грузов, а с другой стороны, отрицательного влияния этого факта на сохранность перевозимого груза. Именно поэтому в действующих Правилах перевозки, Уставах должны быть сформулированы более содержательные требования на этот счёт. Речь идёт, в частности, о ст.132 УАТ РСФСР и ст. 133 УАТ УССР.

Особое место в работе отводится анализу понятия "коммерческая" исправность подвижного состава. Дело в том, что ни законодательство Украины, ни законодательство России не дают такого определения. Именно поэтому в работе обсуждается общая проблема, присущая всем видам транспорта. На этом основании вносятся кон-

ЛНБ ім. В. Стефаника  
АН України

ретные предложения относительно договора автомобильной перевозки.

Много внимания в хозяйственной практике занимает проблема смешанной ответственности. Анализируя мнения специалистов по этому вопросу, в частности В. Смирнова, В. Витрянского, в работе вносится предложение о легализации данного института.

Анализ других факторов, обеспечивающих сохранность перевозки грузов, позволит обосновать идею о дифференциации ответственности по договору перевозки. В частности, вносятся конкретные предложения о более чётком установлении ответственности перевозчика и сторон — участников транспортного правоотношения. Предлагается в реальных условиях дифференцировать ответственность: усилить её относительно перевозчика, но ослабить ответственность отправителя или получателя в зависимости от их конкретного "вклада" в несохранность груза, упростить процедуру доказывания ответственности.

Особо важным обстоятельством в достижении сохранности перевозимых грузов автор считает возможность временной и ограниченной передачи права собственности на перевозимый груз транспортной организации. Известно, что в римском праве допускалось так называемое право на чужую вещь<sup>1</sup>. Транспортная организация — несобственник, обладая правом на чужую вещь, естественно, не пользуется всеми правомочиями собственника, её право заключается в сохранности вещи, доставке и выдаче определенному получателю. При такой ситуации меняется правовой статус перевозчика, он перестаёт нести ограниченную ответственность, на него может быть возложена полная материальная ответственность и прежде всего за невыполнение основной обязанности по сохранности груза.

---

1. См.: Новицкий И.Б. Основы римского гражданского права. М. Юрид. лит. 1972. С. 124-139.

Правовые формы организационной деятельности юридической служб в обеспечении сохранности перевозимых грузов. В работе анализируются многочисленные направления понимания существа этой деятельности. Рассматриваются правовые формы, которые направлены на достижение сохранности грузов. Речь идёт о подготовленности работников транспорта к специфичным условиям работы при перевозке конкретных грузов: организация работы автотранспортного предприятия, чёткого распределения обязанностей, повышение профессиональных навыков и т.д. Особое внимание уделяется работе самой юридической служб. В диссертации подробно рассматриваются определённые, с точки зрения диссертанта, особо важные направления правовой работы, под углом зрения сохранности перевозимых грузов: организация перевозки грузов, контроль за состоянием законодательства о сохранности грузов, формирование постоянно действующего механизма по совершенствованию сохранности грузов, изучение и внедрение передового опыта и т.д. Обращается внимание на необходимость планирования правовой работы, оптимальным мерилom которой является квартал.<sup>1</sup>

Подчёркивается обстоятельство того, что в условиях рыночных отношений, включая и чисто капиталистические, роль планирования не может потерять своей значимости.<sup>2</sup> Расставаясь с командным управлением, нельзя недооценивать управление вообще.<sup>3</sup> Речь должна идти не об отказе от государственного регулирования экономикой, а об изменении его форм и методов. Имеются в виду методы: согласования, обязательного предписания в ограниченных пределах. Так,

- 
1. См.: Запорожец А.М. Планирование правовой работы в производственном объединении. Харьков. 1984. С.11.
  2. См.: Перламутров В. Нам нужен современный русский Рузвельт. Деловой мир. 1993, 2 февраля. С.16.
  3. См.: Тихомиров Ю.А. Умело управлять. Экономика и жизнь. 1992. № 29. С.7.

если раньше указание госоргана было обязательным для предприятия, то теперь в большинстве случаев можно оспорить через Арбитражный суд решение государственного органа, противоречащее законодательству.<sup>1</sup> Это безусловно шаг вперёд в дальнейшей демократизации законодательства.

Анализируя многочисленные аспекты правовой работы, в диссертации обращается внимание на необходимость её реализации только с одной позиции – добиться сохранности перевозимого груза. Все составные её части /в литературе на этот счёт высказаны разные позиции/ должны быть направлены на реализацию этой центральной идеи. Данные выводы базируются на многочисленных примерах арбитражной и судебной практики, анализе деятельности органов управления, самой законодательной регламентации. Существующая коллизия между интересами автотранспортников и клиентов, нормативно закреплённая в законодательстве, в значительной мере парализует механизм ответственности виновных в несохранности перевозимых грузов. На этом основании в работе вносится предложение о дополнении ст.8.76 Хозяйственного /торгового/ кодекса Украины: "Перевозка – вид хозяйственной деятельности, направленный на сохранное перемещение грузов, где стороны несут равную ответственность за причинение при этом ущерба".

В работе показано, что в решении задач по сохранности материальных ценностей особо важную роль играет чёткое и тесное взаимодействие юридической службы автопредприятия со всеми её структурными подразделениями не только по взысканию материального ущерба, но и по его предотвращению. Речь идёт о многоплановой

1. См.: Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 5 марта 1992 г. /Ст.22/. Ведомости съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации, 1992. № 16. ст.836.

и кропотливой правовой работе, включающей в себя весь спектр правовых рычагов: анализ претензионно-исковой работы, изучение дебиторской и кредиторской задолженностей, выявление их причин и устранение, работа постоянно действующих комиссий по расследованию причин несохранности перевозимых грузов, правовая пропаганда и т.д. Рассматриваются основные способы положительной правовой работы и указаны её основные недостатки, в том числе и такой недостаток, как отсутствие материальной заинтересованности работников юридических служб автопредприятий, что может привести к негативным последствиям не только в правовой, но и финансовой сфере.

Диссертантом обращается внимание на то, что рыночная экономика предполагает не только равные права контрагентов в любом обязательственном правоотношении, но и равную ответственность сторон за нарушения, независимо от формы собственности хозяйствующего субъекта. Именно поэтому им предлагается ввести в проект Хозяйственного /торгового/ кодекса Украины<sup>1</sup> и Устав автомобильного транспорта нормы о равной ответственности сторон, в том числе и при смешанной форме вины субъектов любого хозяйственного обязательства, исключив презумпцию невиновности перевозчика.

По мнению диссертанта, Уставы автомобильного транспорта бывших союзных республик, разрабатывались в своё время бывшими министерствами автомобильного транспорта и носят не только ведомственный характер, но и отпечаток своеобразного монополизма в этом вопросе. Кроме того, нормы Устава автомобильного транспорта сильно устарели и не соответствуют требованиям развивающейся рыночной экономики. В связи с этим предлагается принять новый Устав

1. См.: Проект Хозяйственного /торгового/ кодекса Украины. 1992. Киев-Донецк

автомобильного транспорта, который бы соответствовал общим нормам гражданского и хозяйственного законодательства и проходил бы соответствующую государственную регистрацию в Минюсте.

Основные положения и выводы диссертации нашли отражение в следующих публикациях:

1. Завидов Б.Д. Устав – закон для всех, Газета Победа, 1975, 7 октября, 0,1 п.л.
2. Завидов Б.Д. Кутафин В.Н. К вопросам о дорожно-транспортных происшествиях. Заметки. Социалистическая законность, 1984, № 7, 0,3 п.л.
3. Завидов Б.Д. Кому платить штраф за простой? Хозяйство и право, 1985, № 7, 0,3 п.л.
4. Завидов Б.Д. Силой закона. Хозяйство и право, 1986, № 1, 0,3 п.л.
5. Завидов Б.Д. Пломба цела, а груз? Хозяйство и право, 1986, № 9, 0,3 п.л.
6. Атанов А.В., Завидов Б.Д. Укрепляя трудовую дисциплину. Хозяйство и право, 1986, № 12, 0,2 п.л.
7. Завидов Б.Д. Следовать требованиям времени. Хозяйство и право, 1988, № 7, 0,4 п.л.
8. Завидов Б.Д. От слов, к делу. Хозяйство и право, 1988, № 12, 0,2 п.л.
9. Завидов Б.Д. Почему автопредприятие терпит убытки? Советская юстиция, 1988, № 5, 0,3 п.л.
10. Завидов Б.Д. Выгодно то, что выгодно всем. Газета Красное Знамя, 1989, 13 июня, 0,2 п.л.
11. Завидов Б.Д. За что борется юриконсульт. Хозяйство и право, 1990, № 7, 0,5 п.л.
12. Завидов Б.Д. От ограниченной ответственности – к полной. Хозяйство и право, 1992, № 1, 0,3 п.л.

*Б.Д. Завидов*

У71071

АВ 26.935

Ответственный за выпуск *Вн. Тойворонский*

Подп. к печ. *А. 03 93* Формат 60×84<sup>1/16</sup>. Бумага тип. Печать офсетная. Усл. печ. л. *10*  
Уч.-изд. л. *10* Тираж *100* экз. Зак. № *871*. Бесплатно.

Харьковское межвузовское арендное полиграфическое предприятие.  
310093, Харьков, ул. Свердлова, 115.