

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

УДК 347.763:656.13(476)(043.3)

**ВОЙТЮЛЬ
АЛЕКСАНДР ВИКТОРОВИЧ**

**ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА**

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

по специальности 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право;
семейное право; международное частное право

Минск, 2016

Работа выполнена в учреждении образования «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь»

Научный
руководитель **Полещук Людмила Алексеевна**,
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
гражданского и трудового права учреждения
образования «Академия Министерства внутренних дел
Республики Беларусь»

Официальные
оппоненты: **Каменков Виктор Сергеевич**,
доктор юридических наук, профессор, заслуженный
юрист Республики Беларусь, заведующий кафедрой
финансового права и правового регулирования
хозяйственной деятельности Белорусского
государственного университета

Матвийчук Сергей Борисович,
кандидат юридических наук, доцент, профессор
кафедры адвокатуры учреждения образования
Федерации профсоюзов Беларуси «Международный
университет «МИТСО»

Оппонирующая
организация **УО «Гродненский государственный университет
имени Янки Купалы»**

Защита состоится «13» декабря 2016 года в 14:00 часов на заседании
совета по защите диссертаций Д 02.01.04 при Белорусском государственном
университете по адресу: 220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 8, аудитория 407,
тел. 226-55-41.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Белорусского
государственного университета.

Автореферат разослан «___» октября 2016 года.

Ученый секретарь
совета по защите диссертаций
кандидат юридических наук, доцент

А.В.Шидловский

ВВЕДЕНИЕ

Стабильное функционирование транспортной отрасли выступает одним из критериев экономической безопасности и устойчивого развития государства. Наибольшую долю (44,1 процента) в структуре экспорта услуг Республики Беларусь составляют транспортные услуги. При этом лидирующие позиции в области грузовых перевозок занимает автомобильный транспорт. По итогам 2015 года именно данным видом транспорта перевезен наибольший объем грузов (180,4 млн тонн). В осуществлении автомобильных перевозок грузов задействовано около 10 тысяч транспортных организаций. В то же время удельный вес споров в сфере автомобильных перевозок грузов наиболее значителен среди споров, возникающих при осуществлении перевозок грузов другими видами транспорта, что подтверждается результатами анализа и обобщения судебной практики экономических судов г. Минска, Витебской, Гродненской, Минской, Могилевской областей, а также итогами анкетирования представителей субъектов хозяйствования, ответственных за организацию и выполнение автомобильных перевозок грузов.

Совершенствование правовой регламентации позволит сократить количество споров, создать необходимую основу для стабильного и безопасного осуществления предпринимательской деятельности в данной сфере, защиты прав участников обязательств по автомобильной перевозке груза. Однако реформированию законодательства должно предшествовать глубокое и скрупулезное научное исследование существующих проблем. В частности, нуждается в пересмотре выдвинутое советскими учеными теоретико-методологическое обоснование гражданско-правовых санкций, используемых в сфере автомобильных перевозок грузов, как не удовлетворяющее потребностям современного гражданского оборота. Классическая схема договорных отношений «грузоотправитель – перевозчик» претерпела изменения и применительно к автомобильным перевозкам выглядит как «заказчик автомобильной перевозки – перевозчик»; меры ответственности за несохранность груза и просрочку исполнения обязательств по автомобильной перевозке груза недостаточно эффективны; перечни оснований освобождения от ответственности перевозчика и заказчика автомобильной перевозки нуждаются в уточнении; необходима унификация норм национального законодательства и международного права, регулирующих автомобильные перевозки грузов. В настоящем исследовании впервые в отечественной науке гражданского права предпринята попытка комплексного решения названных и иных вопросов гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Связь работы с научными программами (проектами), темами

Тема диссертационной работы соответствует п. 11.4 Перечня приоритетных направлений научных исследований Республики Беларусь на 2011–2015 годы, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 19 апреля 2010 г. № 585, и п. 112 Перечня актуальных направлений диссертационных исследований в области права на 2012–2016 годы, утвержденного решением Межведомственного совета по проблемам диссертационных исследований в области права от 5 сентября 2012 г. Научные результаты диссертации согласуются с положениями Концепции совершенствования законодательства Республики Беларусь, одобренной Указом Президента Республики Беларусь от 10 апреля 2002 г. № 205.

Диссертация выполнена в рамках тем научно-исследовательской работы кафедры гражданского и трудового права учреждения образования «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь» на 2011–2015 годы «Проблемы совершенствования гражданского и трудового законодательства в условиях формирования социального правового государства», на 2014 год «Условия ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза».

Цель и задачи исследования

Цель настоящего исследования состоит в выявлении и теоретико-прикладном анализе особенностей гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза, выработке научно обоснованных подходов и практических рекомендаций по совершенствованию гражданского законодательства в данной сфере.

Цель исследования обусловила постановку и решение следующих задач:
определить понятие обязательств по автомобильной перевозке груза, отграничив их от иных обязательств, складывающихся в процессе выполнения перевозки;

конкретизировать субъектный состав обязательств по автомобильной перевозке груза, выделив субъекты договорной ответственности за их нарушение из числа участников перевозки;

классифицировать и упорядочить посредством применения системного подхода основные наиболее типичные случаи ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза;

проанализировать с учетом специфики автомобильного транспорта обстоятельства, рассматриваемые в качестве оснований освобождения от ответственности автомобильного перевозчика и заказчика автомобильной

перевозки, для оценки целесообразности и обоснованности их законодательного закрепления;

разработать предложения по совершенствованию правовой регламентации ответственности за несохранность груза, просрочку исполнения и иные нарушения обязательств по автомобильной перевозке груза.

Объектом исследования выступает совокупность общественных отношений, складывающихся в процессе исполнения обязательств по автомобильной перевозке груза.

Предметом исследования являются нормативные правовые акты Республики Беларусь и зарубежных государств, международные договоры, законодательство советского периода, материалы отечественной и зарубежной судебной практики, правовая доктрина по рассматриваемой проблематике, а также статистические данные и результаты анкетирования представителей субъектов хозяйствования, ответственных за организацию и выполнение автомобильных перевозок грузов.

Научная новизна диссертации заключается в том, что впервые в Республике Беларусь проведено комплексное сравнительно-правовое исследование гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза, по результатам которого сформулированы авторские выводы, имеющие как научное, так и практическое значение: определено понятие обязательств по автомобильной перевозке груза; установлены субъекты ответственности за их нарушение; классифицированы закрепленные в законодательстве и сложившиеся в правоприменительной практике случаи ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение указанных обязательств; научно обоснован авторский подход к установлению обстоятельств, являющихся специальными основаниями освобождения от ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза; выработаны предложения по совершенствованию правовой регламентации ответственности за несохранность перевозимого груза, просрочку исполнения и иные нарушения данных обязательств.

Положения, выносимые на защиту

1. Авторское определение обязательств по автомобильной перевозке груза: «Обязательства по автомобильной перевозке груза – договорные гражданско-правовые обязательства, возникающие между заказчиком автомобильной перевозки груза (фрахователем) и автомобильным перевозчиком (фраховщиком), объектом которых являются действия участников перевозки по подаче транспортного средства в пункт погрузки, предъявлению груза и его погрузке, предоставлению транспортных и

грузосопроводительных документов, доставке груза (предоставлению вместимости транспортного средства для перевозки), приему груза в пункте назначения и оплате перевозки».

Сформулированная дефиниция содержит указание на основания возникновения обязательств по автомобильной перевозке груза и позволяет отграничить их от иных обязательств, складывающихся в процессе выполнения перевозки. Выделен объект исследуемых обязательств и отражена специфика их субъектного состава. Автором научно аргументирована позиция, согласно которой осуществление автомобильной перевозки груза предполагает возникновение совокупности взаимосвязанных, но при этом самостоятельных обязательств.

2. Конкретизация субъектного состава обязательств по автомобильной перевозке груза и установление субъектов ответственности за их нарушение: автомобильный перевозчик и заказчик автомобильной перевозки, в качестве которого могут выступать грузоотправитель, грузополучатель или экспедитор. Доказано, что в случаях, когда обязательство нарушено грузоотправителем или грузополучателем, не состоящими в договорных отношениях с автомобильным перевозчиком, ответственность перед перевозчиком несет заказчик автомобильной перевозки.

Новизна авторской разработки заключается в пересмотре традиционной схемы договорных отношений в области автомобильных перевозок грузов (автомобильный перевозчик, грузоотправитель – стороны обязательств), не соответствующей положениям действующего законодательства и потребностям современного гражданского оборота. Применение разработанного подхода позволит устранить существующую в правовой доктрине и правоприменительной практике неопределенность по вопросу установления субъекта ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза, будет способствовать единообразному разрешению гражданско-правовых споров в рассматриваемой области.

3. Классификация закрепленных в законодательстве и сложившихся в правоприменительной практике случаев ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза. В основу классификации положено сочетание следующих критериев: сторона, которая нарушила обязательства, – автомобильный перевозчик или заказчик автомобильной перевозки; этап перевозки, на котором имело место неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, – в процессе погрузки, следования в пункт назначения или разгрузки; характер нарушения – необеспечение сохранности груза, несоблюдение сроков исполнения обязательств или иное

нарушение. Наиболее типичные случаи ответственности объединены в четыре группы:

ответственность за неподачу транспортного средства и неиспользование поданного транспортного средства – неподачу транспортного средства (подачу транспортного средства, которое не соответствует условиям договора или непригодно для автомобильной перевозки соответствующего груза); непредъявление груза (предъявление груза, который не соответствует условиям договора или не подготовлен к перевозке);

ответственность за нарушение сроков исполнения обязательств по перевозке – просрочку в подаче транспортного средства в пункт погрузки; просрочку в доставке груза; простой транспортного средства в месте стоянки, на погрузке, в пути следования, на разгрузке; просрочку внесения провозной платы;

ответственность за несохранность груза – утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза;

ответственность за неверное заполнение транспортных документов, непредоставление или неверное оформление грузосопроводительных документов, непредоставление необходимых сведений для оформления таможенных и иных документов; утрату (ненадлежащее использование) транспортных или грузосопроводительных документов; отступление от указаний заказчика автомобильной перевозки (о месте разгрузки, о переадресовке).

Впервые в отечественной науке не только исследованы отдельные случаи рассматриваемой ответственности, но и проведены их наиболее полная классификация с учетом специфики автомобильного транспорта и последующее упорядочение с применением системного подхода. Предлагаемая классификация имеет не только теоретическое, но и прикладное значение, так как внедрена и применяется в договорной практике при формулировке условий об ответственности сторон обязательств по автомобильной перевозке груза, а также может быть использована в процессе обобщения и анализа судебной практики по данной категории споров.

4. Научно обоснованный авторский подход к установлению обстоятельств, являющихся специальными основаниями освобождения от ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза. Основания освобождения автомобильного перевозчика и заказчика автомобильной перевозки от ответственности за неподачу транспортного средства и неиспользование поданного транспортного средства предложено рассматривать в качестве обстоятельств, объективно препятствующих исполнению обязательств должником (военные действия, прекращение или

ограничение автомобильных перевозок в определенных направлениях и иные непредотвратимые обстоятельства). Основания освобождения автомобильного перевозчика от ответственности за несохранность груза предложено рассматривать в качестве обстоятельств, объективно препятствующих исполнению обязательств должником (обстоятельства, которые автомобильный перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело), либо обстоятельств, свидетельствующих об отсутствии нарушений с его стороны (естественные последствия перевозки груза в открытом кузове, естественная убыль и др.).

Доказана нецелесообразность выделения в качестве оснований освобождения автомобильного перевозчика от ответственности за несохранность груза обстоятельств, которые в силу специфики автомобильного транспорта не отвечают указанным требованиям: прибытие груза в исправном грузовом транспортном средстве за исправными пломбами грузоотправителя, сопровождение груза заказчиком автомобильной перевозки.

Внедрение предложенного подхода позволит исключить случаи необоснованного освобождения автомобильного перевозчика от ответственности за нарушение обязательств по обеспечению сохранности вверенного ему груза и будет способствовать укреплению договорной дисциплины.

5. Предложения по совершенствованию правовой регламентации ответственности автомобильного перевозчика за несохранность перевозимого груза:

5.1. Дополнение ч. 3 ст. 52 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» вторым предложением следующего содержания: «При определении суммы, на которую понизилась стоимость поврежденного груза или багажа, могут быть учтены разумные расходы на их восстановление.». Несмотря на то, что стоимость ремонта поврежденного груза или багажа не всегда равна сумме, на которую понизилась их стоимость в результате повреждения, учет разумных расходов на восстановление является в некоторых случаях единственным возможным способом разрешения спора о размере ущерба, причиненного несохранной перевозкой. Данное дополнение послужит правовым основанием для применения сложившегося в судебной практике подхода к определению размера ответственности перевозчика за несохранность груза;

5.2. Распространение на внутриреспубликанские автомобильные перевозки правила о полном возмещении убытков перевозчиком, умышленно допустившим несохранность груза, а также нормы об освобождении автомобильного перевозчика от ответственности за несохранность опасного

груза, о свойствах которого он не был уведомлен. Реализация данных предложений посредством внесения дополнений в ст. 52 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» позволит согласовать нормы национального законодательства в рассматриваемой области с общепринятой мировой практикой правового регулирования и устранить необоснованные изъятия в правовой регламентации ответственности автомобильного перевозчика за несохранность груза при внутриреспубликанской перевозке по отношению к соответствующим нормам, устанавливающим ответственность международного перевозчика;

5.3. Законодательное закрепление обязанности автомобильного перевозчика прекратить выполнение перевозки в случае обнаружения несоответствия упаковки груза требованиям обеспечения его сохранности. С этой целью следует дополнить п. 78 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970, после слова «несоответствия» словом «упаковки», что позволит не допустить повреждения (порчи) груза в процессе перевозки. Целесообразность данного дополнения обусловлена встречающимися в договорной практике примерами, когда грузоотправитель не является заказчиком автомобильной перевозки и ему безразлична дальнейшая судьба вверенного перевозчику груза, в связи с чем он не проявляет должной заботы о дальнейшей сохранности груза, что выражается в ненадлежащей его упаковке.

Сформулированные положения позволяют также дополнить теорию гражданско-правовой ответственности за несохранность груза научно обоснованными выводами о специфических особенностях договорных отношений в области перевозок грузов автомобильным транспортом.

6. Предложения по совершенствованию правовой регламентации ответственности за просрочку исполнения и иные нарушения обязательств по автомобильной перевозке груза:

6.1. Изложение нормы о том, что опоздание транспортного средства в пункт погрузки более чем на 2 часа приравнивается к невыполнению заказа, в качестве диспозитивной путем дополнения ч. 2 п. 366 Правил автомобильных перевозок грузов после слов «в соответствии с пунктом 363 настоящих Правил» словами «, если иное не предусмотрено в соответствующем договоре». Данное дополнение позволит наделить стороны обязательств по внутриреспубликанской автомобильной перевозке груза правом самостоятельно определять период просрочки в подаче транспортного средства, приравниваемый к невыполнению заказа;

6.2. Дополнение ст. 40 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» ч. 7 следующего содержания: «На автомобильного перевозчика возлагается обязанность возмещения убытков, понесенных заказчиком автомобильной перевозки груза в случае утери или ненадлежащего использования транспортных документов.». В законодательстве прямо закреплена обязанность автомобильного перевозчика возместить убытки, причиненные заказчику автомобильной перевозки утерей или ненадлежащим использованием лишь грузосопроводительных документов. Однако одним из нарушений рассматриваемых обязательств является утеря или ненадлежащее использование товарно-транспортной накладной, которая относится к числу транспортных, а не грузосопроводительных документов. Предлагаемое дополнение направлено на устранение указанного пробела в законодательстве;

6.3. Изложение п. 122 Правил автомобильных перевозок грузов в новой редакции следующего содержания: «Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из автомобильной перевозки груза, составляет один год со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска, в том числе: при недостатке, повреждении (порче), просрочке в доставке груза – со дня выдачи груза грузополучателю; при утрате груза – со дня признания груза утраченным.» (в действующей редакции срок исковой давности исчисляется с даты получения ответа на предъявленную претензию). В результате устраняется существующая неопределенность относительно начала течения срока исковой давности для требований, вытекающих из обязательств по внутриреспубликанской автомобильной перевозке груза, а положения Правил автомобильных перевозок грузов приводятся в соответствие с общепринятым подходом, закрепленным в Гражданском кодексе Республики Беларусь (далее – ГК) и нормативных правовых актах, регламентирующих перевозки грузов другими видами транспорта.

Научный результат позволяет усовершенствовать меры ответственности автомобильного перевозчика за несвоевременную подачу транспортного средства в пункт погрузки, утерю или ненадлежащее использование транспортных документов, повысить эффективность и обеспечить юридическую безупречность применения института исковой давности для требований, вытекающих из обязательств по автомобильной перевозке груза.

Личный вклад соискателя ученой степени

Диссертационная работа является научным исследованием, выполненным автором лично, без участия других лиц. Содержащиеся в работе положения, выводы, предложения и рекомендации разработаны автором

самостоятельно. В научных публикациях, выполненных в соавторстве, личный вклад соискателя составляет не менее 50 процентов.

Апробация диссертации и информация об использовании ее результатов

Положения, выносимые на защиту, и выводы, сформулированные в диссертации, докладывались на международных и республиканских научных и научно-практических конференциях: «Теория и практика обеспечения экономической безопасности в Республике Беларусь» (г. Минск, 14 декабря 2012 г.), «Теоретико-методологические и прикладные аспекты государственного управления» (г. Минск, 22 марта 2013 г.), «Проблемы борьбы с преступностью и подготовки кадров для правоохранительных органов» (г. Минск, 4 апреля 2013 г.), «Вопросы гражданского права в деятельности правоохранительных органов» (г. Нижний Новгород, 23 мая 2013 г.), «Вклад молодых ученых в развитие правовой науки Республики Беларусь» (г. Минск, 24 мая 2013 г.), «Обеспечение экономической безопасности Республики Беларусь: экономические и правовые вопросы» (г. Минск, 12 декабря 2013 г.), «Источники частного и публичного права» (г. Тамбов, 28 марта 2014 г.), «Человек. Цивилизация. Культура» (г. Минск, апрель 2014 г.), «Методология частного права: современное состояние и перспективы развития» (г. Минск, 26 ноября 2014 г.), «Теоретико-методологические и прикладные аспекты государственного управления» (г. Минск, 20 марта 2015 г.), «Проблемы борьбы с преступностью и подготовки кадров для правоохранительных органов» (г. Минск, 3 апреля 2015 г.), «Проблемы правопонимания и правоприменения в прошлом, настоящем и будущем цивилизации» (г. Минск, 27 апреля 2016 г.).

Опубликование результатов диссертации

По теме диссертации опубликована 21 работа (6,42 авт. л.), в том числе 9 статей (4,23 авт. л.) в научных рецензируемых изданиях, соответствующих п. 18 Положения о присуждении ученых степеней и присвоении ученых званий в Республике Беларусь (1 статья – в соавторстве), 12 публикаций (2,19 авт. л.) тезисов докладов и материалов конференций (1 публикация – в соавторстве).

Структура и объем диссертации

Диссертация состоит из перечня сокращений и условных обозначений, введения, общей характеристики работы, аналитического обзора литературы, трех глав, включающих восемь разделов, заключения, библиографического списка в количестве 419 источников, включая 21 публикацию соискателя. Полный объем диссертации составляет 230 страниц, из них 167 страниц основного текста. Библиографический список занимает 35 страниц, 14 приложений размещены на 28 страницах.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

В «Аналитическом обзоре литературы» проанализированы труды белорусских и зарубежных авторов по исследуемой теме, выделены основные этапы в развитии теоретических воззрений. Сделан вывод об отсутствии специального, комплексного исследования ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза.

В результате проведенного обзора выделены недостаточно изученные направления и не получившие теоретического и законодательного разрешения вопросы, что позволило определить предмет и задачи исследования. В завершении аналитического обзора охарактеризованы использованные при проведении исследования методы и эмпирическая база.

Глава 1 **«Общая характеристика обязательств по автомобильной перевозке груза и ответственности за их нарушение»** состоит из трех разделов.

В разделе 1.1 *«Обязательства по автомобильной перевозке груза и их субъектный состав»* аргументировано мнение о целесообразности рассмотрения перевозки как совокупности взаимосвязанных, но имеющих самостоятельный характер обязательств. Исследованы основания возникновения обязательств по автомобильной перевозке груза и их субъектный состав. Обоснована необходимость и осуществлена конкретизация субъектного состава исследуемых обязательств, определено правовое положение каждого из участников перевозки. Обязательства по автомобильной перевозке груза отграничены от обязательств по транспортной экспедиции и обязательств, вытекающих из договора страхования ответственности перевозчика (договора страхования груза).

В разделе 1.2 *«Понятие, становление и развитие института ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза»* проанализировано понятие гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза. Исследован процесс становления и развития правовой регламентации данной ответственности в отечественном законодательстве. Отмечено, что применение специальных правил договорной гражданско-правовой ответственности в сфере перевозок грузов обусловлено характерными особенностями каждого из видов транспорта. Проведена систематизация основных наиболее типичных случаев ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза.

В разделе 1.3 *«Исковая давность по требованиям, вытекающим из обязательств по автомобильной перевозке груза»* исследованы особенности

исчисления срока исковой давности по указанным требованиям при осуществлении внутриреспубликанских и международных автомобильных перевозок грузов. Высказано и аргументировано мнение о том, что положения Правил автомобильных перевозок грузов относительно начала течения срока исковой давности следует привести в соответствие с общепринятым в гражданском законодательстве подходом, то есть исчислять срок исковой давности не со дня получения ответа на претензию, а со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска.

Глава 2 **«Условия ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза»** состоит из трех разделов.

В разделе 2.1 *«Противоправность поведения как условие ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза»* проанализировано соотношение терминов «условия» и «основание» гражданско-правовой ответственности. Сделан вывод, что основанием ответственности за нарушение рассматриваемых обязательств является нарушение субъективных гражданских прав контрагента. При этом основание ответственности следует отграничивать от такого условия ответственности, как противоправность поведения стороны, нарушившей обязательство.

В разделе 2.2 *«Убытки и причинная связь между противоправным поведением и убытками как условия ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза»* исследованы характерные особенности данных условий ответственности с учетом специфики обязательств по автомобильной перевозке груза. Автором установлено, что одним из условий наступления ответственности автомобильного перевозчика, допустившего неисполнение или ненадлежащее исполнение принятых на себя обязательств, может выступать неимущественный вред, причиненный заказчику.

В разделе 2.3 *«Вина как условие ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза»* проанализированы дискуссионные вопросы о роли вины как условия ответственности автомобильного перевозчика и заказчика автомобильной перевозки за неподачу транспортных средств, непредъявление груза к перевозке и его несохранность. Автор придерживается мнения о том, что неупотребление в законодательстве термина «вина» при определении условий ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза является оправданным. На основе анализа имеющихся эмпирических данных и подходов, выдвинутых учеными-правоведами, предлагается согласовать и упорядочить практику применения в нормативных правовых актах общих оговорок или конкретных рисков, являющихся основанием освобождения от

ответственности сторон рассматриваемых обязательств. В частности, сформулировано и научно обосновано предложение об исключении таких оснований освобождения автомобильного перевозчика от ответственности, как прибытие груза в исправном грузовом транспортном средстве за исправными пломбами грузоотправителя, сопровождение груза заказчиком автомобильной перевозки. Исследована специфика применения такого основания освобождения от ответственности за нарушение рассматриваемых обязательств, как непреодолимая сила, что позволило в дальнейшем внести предложения по унификации соответствующей терминологии, используемой в законодательстве.

Глава 3 **«Направления совершенствования законодательства, регламентирующего ответственность за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза»** состоит из двух разделов.

В разделе 3.1 *«Совершенствование правовой регламентации ответственности автомобильного перевозчика за несохранность груза»* определены возможные направления совершенствования законодательства, регламентирующего ответственность автомобильного перевозчика за несохранность груза. Исходя из потребностей правоприменительной практики и принимая во внимание требования действующего законодательства, автор высказывает мнение о допустимости учета разумных расходов на восстановление груза при определении суммы, на которую понизилась его стоимость. По результатам сравнительно-правового исследования положений национального и зарубежного законодательства сделан вывод о необходимости исключения необоснованных изъятий в регламентации ограниченной ответственности автомобильного перевозчика за несохранность груза при внутриреспубликанской перевозке. С этой целью предложено распространить на внутриреспубликанские автомобильные перевозки правило о полном возмещении убытков перевозчиком, умышленно допустившим несохранность груза, а также правило об освобождении автомобильного перевозчика от ответственности за несохранность опасного груза, о свойствах которого он не был уведомлен. Аргументирована целесообразность закрепления обязанности перевозчика отказаться от выполнения перевозки при выявлении дефектов упаковки, угрожающих сохранности груза.

В разделе 3.2 *«Совершенствование правовой регламентации ответственности за просрочку, простой и иные нарушения обязательств по автомобильной перевозке груза»* проведен анализ норм об ответственности за нарушения сроков исполнения обязательств по автомобильной перевозке груза, повлекших срыв перевозки или ненадлежащее ее исполнение. Исследована практика применения указанных норм, что позволило внести ряд предложений

по совершенствованию законодательства в рассматриваемой области. Автором выявлен наиболее распространенный вид нарушений договорных обязательств со стороны заказчика автомобильной перевозки – неоплата или несвоевременная оплата услуг перевозчика. В связи с этим предложено установить дополнительные способы обеспечения исполнения заказчиком принятых на себя обязательств. Отдельному анализу подвергнуты особенности ответственности автомобильных перевозчиков, последовательно выполняющих перевозку груза. Детально исследованы такие нарушения обязательств по автомобильной перевозке груза, как непредоставление, неверное оформление, утрата или ненадлежащее использование транспортных и грузосопроводительных документов. Внесены предложения по совершенствованию правовой регламентации гражданско-правовой ответственности за данные нарушения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные научные результаты диссертации

1. Осуществление автомобильной перевозки груза предполагает возникновение совокупности обязательств по перевозке, а не единого перевозочного обязательства. Обязательства по автомобильной перевозке груза – это договорные гражданско-правовые обязательства, возникающие между заказчиком автомобильной перевозки груза (фрахтователем) и автомобильным перевозчиком (фрахтовщиком), объектом которых являются действия участников перевозки по подаче транспортного средства в пункт погрузки, предъявлению груза и его погрузке, предоставлению транспортных и грузосопроводительных документов, доставке груза (предоставлению вместимости транспортного средства для перевозки), приему груза в пункте назначения и оплате перевозки.

В сформулированном определении отражены основания возникновения обязательств по автомобильной перевозке груза, их объект и специфический субъектный состав. Обязательства по автомобильной перевозке груза отграничены от иных обязательств, складывающихся в процессе выполнения перевозки: обязательств по транспортной экспедиции, а также обязательств, вытекающих из договора страхования ответственности перевозчика и договора страхования груза [4; 16; 18].

2. В современной науке гражданского права назрела необходимость конкретизации субъектного состава обязательств по автомобильной перевозке груза и установления субъектов ответственности за их нарушение. Сложившийся в отечественной цивилистической доктрине классический

подход к субъектному составу указанных обязательств (автомобильный перевозчик и грузоотправитель – стороны обязательств) не соответствует современной договорной практике и законодательству в области автомобильных перевозок грузов: Закону Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», Правилам автомобильных перевозок грузов.

Автором предложен и научно обоснован следующий субъектный состав обязательств по автомобильной перевозке груза: стороны обязательств, являющиеся субъектами ответственности за их нарушение, – автомобильный перевозчик и заказчик автомобильной перевозки, в качестве которого могут выступать грузоотправитель, грузополучатель или экспедитор. Доказано, что независимо от того, допущено нарушение конкретного обязательства грузоотправителем или грузополучателем, ответственность перед автомобильным перевозчиком несет именно заказчик автомобильной перевозки. В связи с этим предлагается новая редакция п. 374 и 376 Правил автомобильных перевозок грузов [4; 18; 20].

3. Являясь договорной гражданско-правовой ответственностью, ответственность за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза тем не менее носит специальный характер, что обусловлено спецификой автомобильного транспорта и автомобильных перевозок. Закрепленные в законодательстве и сложившиеся в правоприменительной практике случаи ответственности сторон рассматриваемых обязательств могут быть классифицированы и представлены в виде систематизированного перечня. В основу классификации, на наш взгляд, должно быть положено сочетание следующих критериев:

сторона, которая нарушила обязательства, – автомобильный перевозчик или заказчик автомобильной перевозки;

этап перевозки, на котором имело место неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, – в процессе погрузки, следования в пункт назначения или разгрузки;

характер нарушения – необеспечение сохранности груза, несоблюдение сроков исполнения обязательств или иное нарушение.

Научная новизна разработанного перечня заключается в том, что автором впервые не просто перечислены отдельные случаи ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза, а проведены их наиболее полная классификация с учетом специфики автомобильного транспорта и последующее упорядочение с применением системного подхода.

Предложенный перечень содержит основные, наиболее типичные случаи ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза

и структурирован с учетом встречного характера обязанностей сторон. Между тем не исключена некоторая его корректировка применительно к конкретной перевозке ввиду ее характерных особенностей: международная или внутриреспубликанская; по договору автомобильной перевозки груза или договору о фрахтовании для автомобильной перевозки грузов. Так, договор о фрахтовании для автомобильной перевозки грузов подлежит заключению в случаях, когда груз не вверяется фрахтовщику и последний не несет договорной ответственности за его сохранность. Указанное не исключает возможности привлечения фрахтовщика к ответственности за повреждение (уничтожение) груза. В данном случае подлежат применению правила о деликтной ответственности, например, за вред, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия [2; 10; 16; 17].

4. О значении и роли такого условия ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза, как вина, можно судить, исследовав закрепленные в законодательстве основания освобождения от указанной ответственности. Помимо общих оснований освобождения от ответственности (например, непреодолимая сила) в сфере правового регулирования перевозок грузов традиционно выделяются две группы специальных оснований: а) основания освобождения автомобильного перевозчика и заказчика автомобильной перевозки от ответственности за неподачу транспортного средства и неиспользование поданного транспортного средства, б) основания освобождения автомобильного перевозчика от ответственности за несохранность груза.

Проведенное исследование позволило установить, что, несмотря на многообразие оснований освобождения от ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза и отсутствие в законодательстве их закрытого перечня, все они должны удовлетворять определенным требованиям. Основания освобождения автомобильного перевозчика и заказчика автомобильной перевозки от ответственности за неподачу транспортного средства и неиспользование поданного транспортного средства выступают в качестве обстоятельств, объективно препятствующих исполнению обязательств должником (военные действия, прекращение или ограничение автомобильных перевозок в определенных направлениях и иные непредотвратимые обстоятельства). Основания освобождения автомобильного перевозчика от ответственности за несохранность груза выступают в качестве обстоятельств, объективно препятствующих исполнению обязательств должником (обстоятельства, которые автомобильный перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело), либо обстоятельств,

свидетельствующих об отсутствии нарушений с его стороны (естественные последствия перевозки груза в открытом кузове, естественная убыль и др.).

Впервые научно аргументирована нецелесообразность рассмотрения в качестве оснований освобождения автомобильного перевозчика от ответственности за несохранность груза обстоятельств, которые в силу специфики автомобильного транспорта не отвечают указанным требованиям, а именно: груз прибыл в исправном грузовом транспортном средстве за исправными пломбами грузоотправителя, сопровождение груза производилось заказчиком автомобильной перевозки. В связи с изложенным сделан вывод о необходимости исключения из п. 369 Правил автомобильных перевозок грузов абз. 2 и 4 [1; 3; 11; 12].

5. Научные результаты проведенного исследования позволяют прийти к следующим выводам относительно ответственности автомобильного перевозчика за несохранность груза:

5.1. При определении суммы, на которую понизилась стоимость поврежденного в процессе автомобильной перевозки груза или багажа, суды зачастую располагают только сведениями о затратах на восстановление (ремонт) перевозимых вещей. Несмотря на то обстоятельство, что стоимость ремонта поврежденного груза или багажа не всегда равна сумме, на которую понизилась их стоимость в результате повреждения, учет разумных расходов на восстановление является в некоторых случаях единственно возможным способом разрешения спора о размере ущерба, причиненного несохранной перевозкой. Подобный подход к определению суммы обесценивания груза или багажа в полной мере соответствует общим положениям гражданского законодательства о возмещении ущерба (ст. 14 ГК) и при этом не противоречит нормам об ограниченной ответственности перевозчика (ст. 750 ГК). В связи с изложенным представляется целесообразным закрепить в Законе Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» прямое указание на возможность применения данного способа определения размера ущерба, причиненного несохранной перевозкой, что позволит избежать возможных разночтений в правоприменительной практике. С этой целью предлагаем дополнить ч. 3 ст. 52 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» вторым предложением следующего содержания: «При определении суммы, на которую понизилась стоимость поврежденного груза или багажа, могут быть учтены разумные расходы на их восстановление.» [6; 14].

5.2. Регламентация ограниченной ответственности автомобильного перевозчика за несохранность груза при внутриреспубликанской перевозке характеризуется рядом необоснованных изъятий по отношению к

соответствующим нормам, устанавливающим ответственность международного перевозчика. Существует потребность в согласовании положений национального законодательства в данной области с общепринятой мировой практикой правового регулирования. В частности, представляется необходимым распространить на внутриреспубликанские автомобильные перевозки правило о полном возмещении убытков перевозчиком, умышленно допустившим несохранность груза, дополнив ст. 52 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» ч. 6 следующего содержания: «Автомобильный перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное настоящей статьей, если доказано, что несохранность груза или багажа явилась результатом действий или упущений автомобильного перевозчика, совершенных умышленно.». Кроме того, следует предусмотреть норму об освобождении автомобильного перевозчика, выполняющего внутриреспубликанские перевозки, от ответственности за несохранность опасного груза, о свойствах которого он не был уведомлен. Для этого необходимо дополнить ст. 52 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» ч. 7 следующего содержания: «Если легко воспламеняющийся, взрывчатый или опасный по своей природе груз был сдан не под своим наименованием и при его приемке автомобильный перевозчик не мог путем наружного осмотра удостовериться в его свойствах, то такой груз может быть в любое время выгружен автомобильным перевозчиком, уничтожен или обезврежен без возмещения убытков заказчику автомобильной перевозки.» [2; 13].

5.3. Одной из причин утраты, порчи или повреждения груза, как следует из анализа практики осуществления автомобильных перевозок, являются дефекты его упаковки. При этом необходимо исходить из того, что на автомобильного перевозчика возложена обязанность предпринять все возможные меры для обеспечения сохранности перевозимого груза, в том числе при использовании грузоотправителем ненадлежащей упаковки. В некоторых случаях грузоотправитель не является заказчиком автомобильной перевозки или грузовладельцем, что может стать причиной отсутствия его заинтересованности в дальнейшей сохранности груза. В связи с этим отказ перевозчика от выполнения перевозки груза при выявлении дефектов упаковки, угрожающих сохранности груза, следует рассматривать и законодательно закрепить в качестве не только права перевозчика, но и его обязанности. С этой целью требуется дополнить п. 78 Правил автомобильных перевозок грузов после слова «несоответствия» словом «упаковки» [1; 19].

6. Исследовав нормы об ответственности за просрочку исполнения и иные нарушения обязательств по автомобильной перевозке груза, а также практику их применения, мы приходим к следующим выводам:

6.1. Следует наделить стороны обязательств по внутриреспубликанской автомобильной перевозке груза правом самостоятельно определять период просрочки в подаче транспортного средства, приравняемый к невыполнению заказа. Закрепленный в законодательстве срок продолжительностью лишь 2 часа является оправданным для городской и пригородной автомобильной перевозки, но не междугородной ввиду возможной удаленности места стоянки транспортного средства от пункта погрузки. Таким образом, норму о том, что опоздание транспортного средства в пункт погрузки более чем на 2 часа считается невыполнением заказа, необходимо изложить в качестве диспозитивной, дополнив ч. 2 п. 366 Правил автомобильных перевозок грузов словами «, если иное не предусмотрено в соответствующем договоре» [7; 9; 21].

6.2. Одним из случаев нарушения рассматриваемых обязательств со стороны автомобильного перевозчика является утеря или ненадлежащее использование товарно-транспортной накладной, относящейся к транспортным документам. Однако в законодательстве прямо предусмотрена ответственность только за утерю или ненадлежащее использование грузосопроводительных документов. Таким образом, следует также законодательно закрепить норму об ответственности автомобильного перевозчика за утерю или ненадлежащее использование транспортных документов, дополнив ст. 40 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» ч. 7 следующего содержания: «На автомобильного перевозчика возлагается обязанность возмещения убытков, понесенных заказчиком автомобильной перевозки груза в случае утери или ненадлежащего использования транспортных документов.» [8].

6.3. Положения Правил автомобильных перевозок грузов относительно начала течения срока исковой давности следует привести в соответствие с общепринятым подходом, закрепленным в ГК и нормативных правовых актах, регламентирующих перевозки грузов другими видами транспорта. Для этого п. 122 Правил автомобильных перевозок грузов целесообразно изложить в следующей редакции: «Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из автомобильной перевозки груза, составляет один год со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска, в том числе: при недостатке, повреждении (порче), просрочке в доставке груза – со дня выдачи груза грузополучателю; при утрате груза – со дня признания груза

утраченным.» (в действующей редакции срок исковой давности исчисляется с даты получения ответа на предъявленную претензию) [5; 15].

Рекомендации по практическому использованию результатов

Результаты диссертационной работы:

могут быть использованы в нормотворческой деятельности при совершенствовании законодательства Республики Беларусь (акт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь);

используются в процессе повышения квалификации руководящих работников, специалистов, а также на обучающих курсах водителей, организующих (осуществляющих) перевозки грузов автомобильным транспортом (акт Центра «БАМЭ-Экспедитор»);

применяются транспортными организациями в процессе ведения договорной работы (акты ООО «Автоинвест», ЧТУП «БВ-Авто»);

внедрены в образовательный процесс ряда учреждений образования и используются при подготовке учебно-методических материалов, а также при проведении учебных занятий по дисциплине «Гражданское право» (акты Академии МВД Республики Беларусь, Барановичского экономико-юридического колледжа, Гродненского государственного университета имени Янки Купалы, Карагандинской академии МВД Республики Казахстан).

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в научных рецензируемых журналах

1. Войтюль, А. В. Вина как условие ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза / А. В. Войтюль // Труд. Профсоюзы. Общество. – 2013. – № 2. – С. 55–58.

2. Войтюль, А. В. О специальных правилах ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза / А. В. Войтюль // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. – 2013. – № 1. – С. 113–117.

3. Войтюль, А. В. Основание и условия ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза / А. В. Войтюль // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. – 2013. – № 2. – С. 89–92.

4. Войтюль, А. В. Особенности правового положения участников автомобильной перевозки груза / А. В. Войтюль // Юстыцыя Беларусі. – 2014. – № 5. – С. 29–31.

5. Войтюль, А. В. Автомобильная перевозка грузов: претензионный порядок и исковая давность / А. В. Войтюль // Пром.-торговое право. – 2014. – № 11. – С. 92–96.

6. Войтюль, А. В. О пределах ответственности автомобильного перевозчика за несохранность груза / А. В. Войтюль // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. – 2014. – № 2. – С. 122–125.

7. Войтюль, А. В. Об ответственности за просрочку исполнения обязательств по автомобильной перевозке груза / А. В. Войтюль // Вестн. Моск. ун-та МВД России. – 2015. – № 2. – С. 71–74.

8. Войтюль, А. В. Ответственность сторон обязательств по автомобильной перевозке за непредоставление или ненадлежащее использование документов на груз / А. В. Войтюль, Л. А. Полещук // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. – 2015. – № 1. – С. 174–178.

9. Войтюль, А. В. Неустойка как форма ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза / А. В. Войтюль // Юстыцыя Беларусі. – 2015. – № 7. – С. 50–52.

Материалы конференций

10. Войтюль, А. В. Совершенствование правового регулирования автомобильной перевозки груза в контексте развития логистической системы Республики Беларусь / А. В. Войтюль // Теория и практика обеспечения экономической безопасности в Республике Беларусь : материалы респ. науч.-практ. конф., Минск, 14 дек. 2012 г. / Акад. МВД Респ. Беларусь ; под общ. ред. А. В. Яскевича. – Минск, 2013. – С. 40–43.

11. Войтюль, А. В. Презумпция вины должника в обязательствах с участием автомобильного грузоперевозчика / А. В. Войтюль // Теоретико-методологические и прикладные аспекты государственного управления : материалы XVII Респ. науч.-практ. конф. молодых ученых, аспирантов и студентов, Минск, 22 марта 2013 г. / Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь ; редкол.: Ю. К. Абухович [и др.]. – Минск, 2013. – С. 405–407.

12. Войтюль, А. В. Вина как условие ответственности за неподачу транспортных средств и неиспользование поданных транспортных средств / А. В. Войтюль // Вопросы гражданского права в деятельности правоохранительных органов : материалы 2-й Междунар. науч.-практ. конф., Нижний Новгород, 23 мая 2013 г. / Нижегород. акад. МВД России ; под ред. Н. Н. Ершова, М. В. Карпычева, А. В. Пчелкина. – Н. Новгород, 2013. – С. 61–65.

13. Войтюль, А. В. Об ограниченной ответственности автомобильного перевозчика грузов / А. В. Войтюль // Вклад молодых ученых в развитие правовой науки Республики Беларусь : сб. материалов IV Междунар. науч. конф., Минск, 24 мая 2013 г. / Нац. центр законодательства и правовых исслед.

Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 96–98.

14. Войтюль, А. В. О соотношении понятий «убытки», «ущерб», «вред» и их роли в договорных обязательствах / А. В. Войтюль // Обеспечение экономической безопасности Республики Беларусь: экономические и правовые вопросы : материалы респ. науч.-практ. конф., Минск, 12 дек. 2013 г. / Акад. МВД Респ. Беларусь ; под общ. ред. А. В. Яскевича. – Минск, 2013. – С. 35–37.

15. Войтюль, А. В. Об исчислении срока исковой давности для требований из автомобильной перевозки груза / А. В. Войтюль // Источники частного и публичного права : сб. науч. тр. по материалам IV ежегод. междунар. науч.-практ. конф., Тамбов, 28 марта 2014 г. / Тамб. гос. ун-т ; отв. ред. Р. В. Пузиков. – Тамбов, 2014. – С. 17–20.

16. Войтюль, А. В. Об ответственности автомобильного перевозчика при перевозке груза на транспортном средстве с открытым кузовом [Электронный ресурс] / А. В. Войтюль // Человек. Цивилизация. Культура : материалы XVIII Межвуз. науч.-теор. конф., Минск, апр. 2014 г. / Междунар. гуманитар.-экон. ин-т ; редкол.: А. Н. Алпеев [и др.]. – Минск, 2014. – 1 электрон. опт. диск (DVD+RV).

17. Войтюль, А. В. Особенности ответственности автомобильных перевозчиков при выполнении последовательной перевозки груза / А. В. Войтюль, Л. А. Полещук // Методология частного права: современное состояние и перспективы развития : материалы респ. науч.-практ. конф., Минск, 24 нояб. 2014 г. / Акад. МВД Респ. Беларусь ; редкол.: Д. А. Колбасин (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2015. – С. 61–63.

18. Войтюль, А. В. О разграничении обязательств по автомобильной перевозке груза и транспортной экспедиции [Электронный ресурс] / А. В. Войтюль // Теоретико-методологические и прикладные аспекты государственного управления : материалы XIX Респ. науч.-практ. конф. молодых ученых и студентов, Минск, 20 марта 2015 г. / Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь ; редкол.: С. В. Борико [и др.] ; под общ. ред. И. И. Ганчеренка. – Минск, 2015. – 1 электрон. опт. диск (DVD+RV).

19. Войтюль, А. В. О гражданско-правовой ответственности автомобильного перевозчика за несохранность груза / А. В. Войтюль // Проблемы правопонимания и правоприменения в прошлом, настоящем и будущем цивилизации : сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 27 апр. 2016 г. : в 2 ч. / Междунар. ун-т «МИТСО» ; редкол.: И. А. Маньковский (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2016. – Ч. 1. – С. 217–219.

Тезисы докладов

20. Войтюль, А. В. Установление субъекта ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза как составляющая процесса обеспечения транспортной безопасности / А. В. Войтюль // Проблемы борьбы с преступностью и подготовки кадров для правоохранительных органов : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 4 апр. 2013 г. / Акад. МВД Респ. Беларусь ; под ред. В. Б. Шабанова. – Минск, 2013. – С. 296–297.

21. Войтюль, А. В. О несоблюдении сроков исполнения обязательств по автомобильной перевозке груза / А. В. Войтюль // Проблемы борьбы с преступностью и подготовки кадров для правоохранительных органов : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 3 апр. 2015 г. / Акад. МВД Респ. Беларусь ; редкол.: А. В. Яскевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2015. – С. 257.

РЭЗІЮМЭ

Войцюль Аляксандр Віктаравіч

Грамадзянска-прававая адказнасць за парушэнне абавязацельстваў па аўтамабільнай перавозцы грузу

Ключавыя словы: аўтамабільны перавозчык, грамадзянска-прававая адказнасць, заказчык аўтамабільнай перавозкі, парушэнне абавязацельстваў, перавозка грузу.

Мэта даследавання: выяўленне і вырашэнне тэарэтычных і практычных праблем прававога рэгулявання грамадзянска-прававой адказнасці за парушэнне абавязацельстваў па аўтамабільнай перавозцы грузу.

Метады даследавання: дыялектычны, аналізу і сінтэзу, гісторыка-прававы, параўнальна-прававы, фармальна-юрыдычны і інш.

Атрыманыя вынікі і іх навізна: упершыню ў Рэспубліцы Беларусь праведзена комплекснае параўнальна-прававое даследаванне грамадзянска-прававой адказнасці за парушэнне абавязацельстваў па аўтамабільнай перавозцы грузу; вызначана паняцце і ўстаноўлены суб'екты адказнасці за парушэнне названых абавязацельстваў; класіфікаваны замацаваныя ў заканадаўстве выпадкі адказнасці за іх невыкананне або неналежнае выкананне, якія склаліся ў правапрымяняльнай практыцы; распрацаваны і тэарэтычна аргументаваны аўтарскі падыход да ўстанаўлення абставінаў, якія з'яўляюцца адмысловымі падставамі вызвалення ад адказнасці за парушэнне абавязацельстваў па аўтамабільнай перавозцы грузу; выпрацаваны прапановы па ўдасканаленні прававой рэгламентацыі адказнасці за незахаванасць грузу, пратэрміноўку выканання і іншыя парушэнні дадзеных абавязацельстваў.

Асноўныя вынікі даследавання могуць быць выкарыстаны ў нарматворчай дзейнасці; выкарыстоўваюцца ў працэсе павышэння кваліфікацыі кіруючых работнікаў і спецыялістаў у галіне транспарту; прымяняюцца транспартнымі арганізацыямі ў працэсе вядзення дагаворнай работы; укаранёны ў адукацыйны працэс шэрагу ўстаноў адукацыі і выкарыстоўваюцца пры падрыхтоўцы вучэбна-метадычных матэрыялаў.

Вобласць прымянення: навукова-даследчая работа, нарматворчая дзейнасць, правапрымяняльная практыка, навучальны працэс.

РЕЗЮМЕ

Войтюль Александр Викторович

Гражданско-правовая ответственность за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза

Ключевые слова: автомобильный перевозчик, гражданско-правовая ответственность, заказчик автомобильной перевозки, нарушение обязательств, перевозка груза.

Цель исследования: выявление и разрешение теоретических и практических проблем правового регулирования гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза.

Методы исследования: диалектический, анализа и синтеза, историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический и др.

Полученные результаты и их новизна: впервые в Республике Беларусь проведено комплексное сравнительно-правовое исследование гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза; определено понятие и установлены субъекты ответственности за нарушение указанных обязательств; классифицированы закрепленные в законодательстве и сложившиеся в правоприменительной практике случаи ответственности за их неисполнение или ненадлежащее исполнение; разработан и теоретически аргументирован авторский подход к установлению обстоятельств, являющихся специальными основаниями освобождения от ответственности за нарушение обязательств по автомобильной перевозке груза; выработаны предложения по совершенствованию правовой регламентации ответственности за несохранность перевозимого груза, просрочку исполнения и иные нарушения данных обязательств.

Основные результаты исследования могут быть использованы в нормотворческой деятельности; используются в процессе повышения квалификации руководящих работников и специалистов в области транспорта; применяются транспортными организациями в процессе ведения договорной работы; внедрены в образовательный процесс ряда учреждений образования и используются при подготовке учебно-методических материалов.

Область применения: научно-исследовательская работа, нормотворческая деятельность, правоприменительная практика, учебный процесс.

SUMMARY

Voitul Alexander

Civil liability for breach of obligations under the road transport of goods

Keywords: vehicle carrier, civil liability, customer of the vehicle transportation, violation of obligations, transport of goods.

Objective: identification and resolution of theoretical and practical problems of legal regulation of civil liability for violation of obligations under the vehicle transport of goods.

Methods: dialectical analysis and synthesis of historical and legal, comparative legal, formal-legal and others.

The results and their novelty: a comprehensive comparative law study of civil liability for breach of obligations under the vehicle transport of goods is carried for the first time in the Republic of Belarus; a concept of these obligations is determined, subjects of responsibility for the violation of these obligations are established; cases of liability for their violation are classified in legislation and law enforcement practice; the author's approach to the special grounds for exemption from liability for infringement of obligations under the road transport of goods is developed and theoretically unreasoned; proposals to further improvement of the legal regulation of liability for the damage of cargo, the delay and other violations of obligations under the vehicle transport of goods is developed.

The main results of the study can be used in law-making activity; they are used in the training of executives and experts in the field of transport; used by carriers in the process of contract work; introduced in the educational process of a number of educational institutions, and used in the preparation of teaching materials.

Sphere of application: scientific research, law-making, enforcement practice, the learning process.