

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«Пермский государственный национальный исследовательский
университет»

На правах рукописи

Назаров Михаил Юрьевич

**ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА
ПРИ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ**

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание учёной степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель:
доктор юридических наук, профессор
Голубцов Валерий Геннадьевич

Пермь – 2023

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Общая характеристика гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов.....	16
1.1. Метод экономического анализа права при исследовании гражданско-правовой ответственности перевозчика.....	16
1.2. Понятие и особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов.....	38
1.3. Субъекты гражданско-правовой ответственности при смешанной перевозке грузов.....	62
1.4. Разграничение гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке груза и гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке пассажиров и багажа.....	96
Глава 2. Модели гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов.....	118
2.1. Гражданско-правовой деликт перевозчика при смешанных перевозках грузов.....	118
2.2. Влияние локализации деликта на правовую природу имущественных выплат перевозчика при смешанных перевозках грузов.....	141
2.3. Особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика при локализованном и нелокализованном деликтах.....	160
Заключение.....	193
Список использованных источников и литературы.....	198

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования проявляется в нескольких аспектах.

Социально-экономический аспект заключается в том, что перевозка грузов является одной из основополагающих отраслей экономики современного мира, так как именно перевозочная деятельность обеспечивает интеграцию отдельных предпринимателей во внутригосударственный и международный коммерческий оборот, обеспечивая деловые связи между ними. Учитывая запрос предпринимателей на осуществление перевозки груза «от двери до двери», перевозка редко может быть осуществлена только одним перевозчиком, чаще всего к перемещению груза привлекаются несколько перевозчиков, в том числе использующих различные виды транспорта, таким образом, имеет место смешанная перевозка груза.

Однако при осуществлении хозяйственной деятельности существует риск нарушения договорных обязательств одной из сторон договора перевозки груза, в результате которого нормальное течение обязательства будет нарушено. Правовой институт гражданско-правовой ответственности имеет в качестве одной из своих задач предупреждение нарушения сторонами взятых на себя гражданско-правовых обязательств, так как основной целью обязательства является его надлежащее исполнение.

Основной интерес владельца груза заключается в перемещении груза из пункта отправления в пункт назначения. Возмещение перевозчиком причинённых убытков не способно адекватно удовлетворить интерес грузоотправителя, так как основной ценностью для него является физическое нахождение в пункте назначения груза, который в данном случае утрачен, повреждён или прибыл с нарушением срока, особенно если речь идёт об индивидуально-определённой вещи.

Правовое регулирование перевозочной деятельности, в частности института гражданско-правовой ответственности, должно в первую очередь

стимулировать стороны к надлежащему исполнению взятого на себя гражданско-правового обязательства. Однако избыточное правовое регулирование обладает противоположным эффектом. Например, при превышении возможных издержек от несения юридической ответственности над предполагаемой прибылью рациональный предприниматель сменит сферу деятельности на такую, которая позволит достичь большего экономического эффекта. Снижение количества перевозчиков в итоге закономерно скажется на доступности и качестве перевозочных услуг для грузоотправителей.

Законодательный аспект заключается в достаточно специфическом правовом регулировании вопросов гражданско-правовой ответственности в сфере перевозочной деятельности при участии в перемещении груза нескольких перевозчиков различных видов транспорта, заключающиеся в необходимости разграничения ответственности между несколькими субъектами гражданского оборота. Необходимо учитывать, что правовое регулирование смешанных перевозок грузов в настоящее время осуществляется не всеми транспортными уставами и кодексами, а только Уставом железнодорожного транспорта РФ и Кодексом внутреннего водного транспорта РФ.

В рамках существующего законопроекта¹ в сфере смешанных перевозок грузов не выражается главная цель вносимых законодательных предложений, благодаря которым можно обоснованно оценить регулятивное воздействие предлагаемых правовых норм. В отсутствие объективной необходимости представляется ошибочным объединение в один правовой институт как смешанных перевозок грузов, так и пассажиров и багажа, поскольку в настоящее время два данных обязательства обоснованно регулируются разными договорными конструкциями.

¹ См.: Законопроект № 1179766-7 О прямых смешанных (комбинированных) перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации // Система обеспечения законодательной деятельности. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1179766-7> (дата обращения: 13.10.2023).

Правоприменительный аспект заключается в одной из особенностей правового института гражданско-правовой ответственности в сфере перевозочной деятельности: в отличие от общего правила о недопустимости ограничения размера ответственности, гражданское законодательство в рамках перевозки груза допускает ограничение случаев и объёма несения ответственности перевозчиком. Данные положения гражданского законодательства активно применяются перевозчиками не только для снижения издержек и рисков предпринимательской транспортной деятельности, но и для злоупотребления правом. Например, если объявленная ценность груза явно не соответствует его действительной стоимости, являясь значительно сниженной (в случае утраты или повреждения груза возмещение причинённого вреда ограничивается объявленной ценностью и не позволяет компенсировать грузоотправителю действительную стоимость груза).

Доктринальный аспект заключается в различных подходах к пониманию смешанных перевозок грузов в российском и зарубежном (в частности, Китая, Франции, Германии, Канады и США) гражданском праве. Так, различия в подходах заключается, в том числе, в определении субъектного состава смешанной перевозки груза (например, в понимании субъекта оператора смешанной перевозки груза); правовой природы имущественных выплат перевозчика в пользу грузоотправителя в случае ненадлежащего исполнения обязательства; круга лиц, несущих гражданско-правовую ответственность в случае повреждения, утраты груза или нарушения срока его перевозки.

Исходя из этого, представляется, что исследование вопроса гражданско-правовой ответственности перевозчика должно носить комплексный характер, затрагивать все виды смешанных перевозок грузов, выделяемых российским и зарубежным гражданским правом, а также не ограничиваться лишь одним формально-юридическим подходом, – правовые

теории должны быть связаны с материальными экономическими отношениями, что повышает их объективную ценность.

Степень исследованности темы. Научные работы, имеющие своей целью исследование проблем гражданско-правовой ответственности в рамках обязательства по перевозке груза, проводились и ранее, однако они носят догматический характер и либо посвящены отдельным разновидностям перевозки груза (в зависимости от вида транспорта), либо рассматривают перевозку груза только как взаимодействие грузоотправителя с одним перевозчиком, не учитывая возможность множественности лиц в случае смешанной перевозки груза. В настоящее время отсутствуют диссертационные работы, основанные на позитивном и нормативном экономическом анализе гражданского права в сфере перевозочной деятельности, предлагающие рассмотрение правоотношений, складывающихся между участниками смешанных перевозок грузов, на основе теории рационального выбора и на понимании роста экономического благосостояния участников гражданского оборота как основной цели гражданского права, а также решающие проблему гражданско-правовой ответственности перевозчика при нелокализованном повреждении груза.

Среди работ, выполненных в догматическом ключе и посвящённых вопросам гражданско-правовой ответственности в сфере перевозочной деятельности, в том числе при смешанных перевозках грузов, непосредственно связанных с предметом исследования настоящей работы, следует выделить докторскую диссертацию Н.А. Бутаковой «Правовое регулирование прямой смешанной перевозки грузов» (Москва, 2019) и кандидатские диссертации А.В. Дудченко «Гражданско-правовая ответственность по договорам перевозки груза и пассажира» (Москва, 2016), В.К. Шайдуллиной «Договор перевозки грузов: полисистемное исследование» (Казань, 2016), В.П. Штыкова «Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки» (Санкт-Петербург, 2015), Т.Т. Кумалаговой «Ответственность перевозчика за несохранность

груза по договору международной морской перевозки груза» (Москва, 2011), В.В. Тюпы «Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты» (Москва, 2011), М.В. Демченко «Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении» (Москва, 2010), П.В. Ремишевского «Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки» (Москва, 2007), В.В. Алтунина «Ответственность морского перевозчика за невыполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении» (Саратов, 2005), В.О. Вяткина «Ответственность перевозчика по договору международной морской перевозки груза, удостоверенному коносаментом» (Москва, 2005), Н.Н. Тютриной «Транспортные обязательства» (Москва, 2005).

Теоретическую основу исследования составляют научные работы российских и зарубежных исследователей, в том числе таких, как: М.М. Агарков, С.С. Алексеев, А.А. Ананьева, В.А. Анисимов, Е.В. Ахтямова, М.А. Бажина, В.А. Белов, А.С. Бондарев, М.И. Брагинский, Н.А. Бутакова, С.Г. Воронцов, О.Р. Гимадрисламова, В.Г. Голубцов, В.Н. Гречуха, В.Н. Гуцуляк, А.В. Дудченко, М.А. Егорова, О.С. Иоффе, В.А. Канашевский, О.А. Кузнецова, Ю.Г. Матвеев, Д.И. Мейер, А.В. Михайловский, С.Ю. Морозов, А.Р. Муратова, С.А. Муромцев, М.С. Орданский, К.П. Победоносцев, А.П. Сергеев, П.И. Стучка, Е.А. Суханов, А.В. Сятчихин, Е.М. Тужилова-Орданская, А. Abid, С. Ambrose, S. Bag, S.M. Carbone, P. Ciok, R. Cooter, D. Damar, J.E. Fernández, M.D. Güner-Özbek, N.E. Hatzimihail, Z. Jing, R.L. Kilpatrick, J.S. Lee, E. Mackaay, A. Marciano, R.P. Malloy, E. Naboush, C. Renault-Brahinsky, S.M. Shakil, P. Todd, R. Walters, J.F. Wilson.

Анализ данных работ позволяет определить и оценить состояние исследуемой проблемы, выявить и проанализировать проблемные вопросы, связанные с вопросами гражданско-правовой ответственности в сфере перевозочной деятельности при смешанных перевозках грузов.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в рамках гражданско-правовой ответственности перевозчиков при осуществлении смешанных перевозок груза.

Предметом исследования выступают нормы российского и зарубежного законодательства, регламентирующие гражданско-правовую ответственность перевозчиков, осуществляющих смешанные перевозки грузов, соответствующая правоприменительная практика и научные труды отечественных и зарубежных исследователей в данной области знаний.

Цель исследования заключается в формировании целостного доктринального представления о гражданско-правовой ответственности перевозчика в российском и зарубежном гражданском праве, включающем в себя понятие, виды, особенности практической реализации гражданско-правовой ответственности перевозчиков при разных видах смешанных перевозок грузов, построенного на понимании субъектов перевозочной деятельности как рациональных участников гражданского оборота, преследующих собственные экономические интересы.

Для достижения цели поставлены следующие **задачи**, соответствующие структуре исследования:

1. Установить теоретическую и практическую применимость метода экономического анализа права в рамках института гражданско-правовой ответственности перевозчика.

2. Определить понятие гражданско-правовой ответственности перевозчика при осуществлении смешанных перевозок грузов и установить её ключевые особенности.

3. Выделить основных субъектов, несущих бремя гражданско-правовой ответственности в рамках обязательства по смешанной перевозке груза.

4. Установить особенности и провести сравнение гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов и при перевозках пассажиров.

5. Определить гражданско-правовой деликт перевозчика в рамках смешанной перевозки груза, приводящий к гражданско-правовой ответственности.

6. Установить влияние критерия локализации, возможности/невозможности определения места совершения гражданского правонарушения на правовую природу имущественных выплат перевозчика в пользу грузоотправителя.

7. Выделить особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика в случае возможности/невозможности локализации места совершения правонарушения при осуществлении смешанной перевозки груза.

Нормативную основу исследования составляют акты российского и зарубежного законодательства, регулирующие вопросы гражданско-правовой ответственности и перевозочной деятельности при смешанных перевозках грузов.

Эмпирическую основу исследования составляют материалы судебной практики Верховного Суда РФ, арбитражных судов кассационной и апелляционной инстанций, а также судов общей юрисдикции по спорам, возникающим при привлечении к гражданско-правовой ответственности перевозчиков.

Методологическая основа исследования. Поставленные исследовательские задачи решаются с использованием диалектической теории познания, а также системного и структурного методологических подходов. Были также использованы общенаучные и частно-научные методы исследования, такие как анализ, синтез, аналогия, индукция, дедукция, статистический, сравнительно-правовой, формально-юридический методы правовых исследований и метод экономического анализа права.

Статистический метод применяется при анализе данных судебной статистики. Сравнительно-правовой метод используется при исследовании институтов гражданско-правовой ответственности и обязательства по

перевозке в российской и зарубежных правовых системах. Формально-юридический метод позволяет осуществлять познание содержания правовых норм российского и зарубежного гражданского права. С помощью метода экономического анализа права осуществляется познание существа материальных экономических отношений в ходе перевозочной деятельности, определяются интересы субъектов правоотношений, оценивается регулятивное воздействие правовых норм на основе анализа предоставляемых стимулов и санкций.

Научная новизна заключается в том, что на основе идей российской дореволюционной, советской и современной цивилистики, действующего гражданского законодательства и практики его применения, анализа иностранного права, а также сравнения исследуемого явления со смежными правовыми институтами представлены модели реализации гражданско-правовой ответственности перевозчика груза как в случае возможности локализации места совершения гражданского правонарушения, так и при отсутствии такой возможности.

В работе выделены особенности ответственности перевозчиков при смешанных перевозках; определены основание и условия реализации гражданско-правовой ответственности перевозчика; проведён экономико-правовой анализ гражданско-правовой ответственности перевозчика, с помощью которого установлены причины нарушения перевозчиками принятых на себя обязательств, оценена эффективность различных моделей несения ответственности.

В результате проведённого исследования сформулированы и обоснованы следующие **положения, выносимые на защиту**:

1. Обосновано, что при нормативном закреплении условий гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной грузоперевозке, помимо определённых в законе принципов гражданского права, необходимым является учёт объективных экономических закономерностей, поскольку эффективность юридической ответственности напрямую связана с

системой стимулов, приводящих к желательному с точки зрения государства варианту поведения субъектов гражданских правоотношений. Возможное применение санкций, являясь причиной для надлежащего исполнения перевозочных обязательств, оценивается перевозчиком наравне с возможной выгодой от неисполнения принятых на себя обязанностей ввиду того, что нарушение является аномальной ситуацией согласно классическим подходам к исследованию права, но одновременно выступает логичным исходом с точки зрения экономического анализа права.

2. Обосновано, что смешанная перевозка груза и смешанная перевозка пассажира и багажа, несмотря на использование схожей терминологии, не являются отдельными разновидностями смешанных перевозок, а являются самостоятельными правовыми институтами. Выделены дополнительные (помимо критерия использования при перевозке нескольких видов транспорта) различия между гражданско-правовой ответственностью в рамках смешанной перевозки груза и мультимодальной пассажирской перевозки, что не позволяет объединять эти два вида обязательств в один правовой институт. Во-первых, в рамках смешанной перевозки грузов перевозчик несёт ответственность как по договору, так и за генеральный деликт (в случае отсутствия между сторонами заключённого договора), при перевозке же пассажиров ответственность является деликтной, с возможностью повышения её пределов в договорном порядке. Во-вторых, правовое регулирование организации мультимодальных перевозок пассажиров и багажа является комплексным, в отличие от организации смешанных перевозок грузов, поскольку включает в себя дополнительные услуги для пассажиров, помимо простого перемещения пассажира в пространстве (например, бронирование мест и питание).

3. Установлено, что трудности реализации гражданско-правовой ответственности в рамках смешанной перевозки грузов связаны с множественностью лиц на стороне исполнителя, поскольку требуют распределения риска нарушения перевозочного обязательства между всеми

участвующими в исполнении перевозки лицами, при этом действующее правовое регулирование ясно отражает положение только последнего перевозчика, выдающего груз грузополучателю. В связи с этим предлагается исходить из наличия соперевозчиков, которые вместе с последним перевозчиком представляют из себя множественность лиц на стороне должника, несущих долевую ответственность за осуществление перевозки груза (с юридической точки зрения) и единую цепочку перевозчиков (с экономической точки зрения). Подобное решение позволяет преодолеть ситуацию, при которой грузополучатель не связан договорными отношениями с промежуточными перевозчиками, что делает невозможным реализацию договорной ответственности.

4. Обосновано, что безвиновная ответственность в рамках регрессных исков между перевозчиками, осуществляющими смешанную перевозку груза, является более эффективным правовым инструментом, применяемым при возмещении убытков, возникающих в случае повреждения груза, ввиду появления возможности реального возмещения убытков всеми соперевозчиками, а не исключительно последним, что способствует стимулированию добросовестного исполнения обязательства всеми перевозчиками при смешанной перевозке груза.

5. Определено, что в случае повреждения, утраты или нарушения срока доставки груза условиями гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке должны быть наличие ущерба на стороне потерпевшего лица и причинно-следственная связь между деянием перевозчика и ущербом. Вина не является необходимым условием ответственности. Наличие причинно-следственной связи при этом, в исключение из общего правила, не должно определяться в строгой привязке к конкретному перевозчику, ввиду участия множества соперевозчиков, причастность каждого из которых к деянию не может быть установлена однозначно и безусловно в случае невозможности локализации места совершения правонарушения.

6. Доказано, что одним из подлежащих установлению обстоятельств совершения перевозчиками гражданского правонарушения является возможность/невозможность локализации места совершения правонарушения. В системе действующего гражданско-правового регулирования экономико-правовой анализ показывает, что повреждение груза часто происходит из-за того, что кто-либо из цепочки перевозчиков, предполагая невозможность локализации и, как следствие, привлечения к ответственности, не выполняет надлежащим образом обязанности по обеспечению сохранности груза.

7. Обосновано, что в случае возможности локализации места совершения гражданского правонарушения целесообразно возлагать гражданско-правовую ответственность непосредственно на перевозчика, совершившего данное деяние, а не на последнего перевозчика, поскольку привлечение к ответственности последнего перевозчика обуславливает необходимость предъявления регрессного требования к лицу, непосредственно причинившему вред, что, как следствие, увеличивает временные и имущественные издержки, нагрузку на судебную систему, а также не служит цели превенции правонарушений.

8. Обосновывается в случае невозможности локализации места совершения гражданского правонарушения необходимость введения механизма долевой гражданско-правовой ответственности соперевозчиков при смешанных перевозках с расчётом долей на основе времени нахождения груза в зоне ответственности каждого перевозчика. В отличие от солидарной ответственности в этом случае устраняется избыточное количество судебных споров, связанных с регрессными исками и невозможностью их удовлетворения.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что сформулированные теоретические положения в совокупности составляют целостное доктринальное представление о гражданско-правовой ответственности перевозчика в рамках смешанной перевозки груза,

расширяют объём научных знаний в области правового института смешанных грузоперевозок. Выводы и результаты работы могут быть восприняты законодателем для совершенствования правового регулирования, а также могут стать основой дальнейших исследований института смешанных перевозок грузов.

Практическая значимость исследования заключается в том, что в работе определены перспективы применения полученных теоретических результатов, которые могут быть восприняты российскими судами при вынесении решений по спорам между участниками гражданского оборота и при разработке разъяснений законодательства, могут послужить основой для совершенствования гражданского законодательства в сфере смешанных перевозок грузов, а также могут применяться при создании эффективных гражданско-правовых договоров при осуществлении перевозочной деятельности.

Сведения об апробации результатов исследования. Диссертация выполнена и обсуждена на кафедре предпринимательского права, гражданского и арбитражного процесса ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет».

Основные теоретические выводы и положения докладывались на научно-практических конференциях различного формата и уровня: Всероссийской научной интернет-конференции «Гражданское право и процесс: проблемы правоприменения» (Омск, 22 ноября 2021); Международной научно-практической конференции молодых учёных «Норма. Закон. Законодательство. Право» (Пермь, 1–2 апреля 2022); II Международной конференции памяти В.Ф. Яковлева «Межотраслевой подход в юридической науке: Экономика. Право. Суд» (Москва, 2 декабря 2022); Международной научно-практической конференции «Наука XXI века: вызовы, становление, развитие» (Петрозаводск, 10 января 2023); Международной научно-практической конференции молодых учёных «Норма. Закон. Законодательство. Право» (Пермь, 7–8 апреля 2023);

XII Международной научно-практической конференции «Проблемы современного законодательства России и зарубежных стран», посвящённой 280-летию со дня рождения Г.Р. Державина (Иркутск, 29 сентября 2023).

Результаты исследования нашли отражение в 4 публикациях в изданиях, включённых в перечень ВАК РФ Министерства науки и высшего образования России, а также в иных 13 публикациях.

Структура диссертационного исследования обусловлена целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, двух глав, включающих семь параграфов, а также заключения и списка литературы.

ГЛАВА 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПРИ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

1.1. Метод экономического анализа права при исследовании гражданско-правовой ответственности перевозчика

Начиная исследование гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов, представляется невозможным не уделить достаточного внимания вопросу применяемой методологии исследования. Несомненно, что выбор методологии исследования относится к одному из ключевых моментов научно-исследовательской деятельности, поскольку верно избранная методология позволит получить адекватное и истинное научное знание, представляющее ценность для общества в целом.

Базовым методом исследования выступает философский метод. В настоящее время использовать иной метод, кроме как диалектического материализма, не представляется возможным, так как именно на его основе построена вся современная наука. Чтобы знание претендовало на статус научного, необходимо учитывать и применять современные положения материализма и диалектики. Применительно к вопросам юриспруденции К. Маркс обоснованно доказывает, что право является всего лишь надстройкой над действительной материальной жизнью общества, составляющей экономический базис, именно способ производства (экономическая сфера) определяет, в частности, правовые процессы, а не наоборот².

Несмотря на то, что основные положения учения Маркса и Энгельса были изложены ещё в XIX в., они остаются актуальными, так как современная общественно-экономическая формация также является

² См.: Маркс К. Сочинения. Т. 13 / К. Маркс, Ф. Энгельс. Изд. 2-е. М.: Гос. изд-во полит. лит., 1959. С. 6–7.

капиталистической. Применительно к исследованию необходимо отметить, что именно объективные экономические процессы, происходящие в гражданском обороте, должны формировать необходимость в адекватном правовом регулировании. Право ни в коем случае не должно игнорировать достижения экономической науки для того, чтобы юриспруденция действительно была направлена на развитие общества, а не его задержку и торможение. Как разумно замечает В.В. Момотов, экономика имеет собственные законы, «против которых не должно идти нормативное регулирование»³.

Все исследователи также применяют общенаучные методы познания, такие как анализ и синтез, индукция и дедукция, обобщение, сравнение, моделирование. Ограничиться только данными приёмами невозможно. Авторами в литературе справедливо отмечается, что право является той отраслью знаний, исследование которой невозможно осуществлять только в общенаучном аспекте, применяя соответствующие методы⁴.

Именно поэтому, кроме философского и общенаучных методов, необходима частная методология конкретной научной дисциплины. В юридических исследованиях подавляющее большинство учёных традиционно используют в качестве базового (а порой и единственного) формально-догматический метод. Безусловно, данный метод имеет неоспоримую ценность, позволяя познавать нормативные тексты, устанавливать содержание действующего законодательства.

Однако ограничиваться только позитивным аспектом права представляется опасным, так как происходит отрыв политической надстройки от экономического базиса. Новое знание формируется на основе исходных посылок – это позволяет углублять и обогащать знание, однако необходимо обращать внимание на то, что именно лежит в основе такого

³ См.: Момотов В.В. Экономическая эффективность права как цель правового регулирования // Журнал российского права. 2022. № 1. С. 31.

⁴ См.: Демиева А.Г. Активная экономическая деятельность: междисциплинарный подход к исследованию / А.Г. Демиева, Л.Г. Туктамышова // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2022. № 4. С. 306.

полученного знания. При проведении лишь анализа законодательства ценность «нового знания» может быть поставлена под вопрос, так как исследование происходит изолированно от действительной материальной жизни (без учёта объективных экономических закономерностей), лишь в мире идеального (в мире чистого права). Как верно отмечает М.С. Орданский, «право должно учитывать все экономические изменения и способствовать их развитию»⁵.

Конечно, для повышения аргументированности выводов, кроме анализа нормативных текстов, можно обратиться к положениям доктрины, приведя точки зрения учёных-юристов. Однако следует быть внимательным: ведь и данные исследователи могли прибегнуть только к анализу законодательства. Это создаст видимость аргументированности, но, по существу, такое знание не опирается на факты реальной действительности, подобное исследование становится сугубо позитивистским. Как отмечают К. Цвайгерт и Х. Кётц, исследуя позитивистскую школу права, учёные-позитивисты имеют высокую квалификацию в юридической технике, но одновременно не обладают способностью к самостоятельному мышлению⁶. В.С. Белых также обращает внимание на сохранившуюся вплоть до настоящего времени концепцию «отрицания правового регулирования хозяйственной деятельности», что в конечном счёте породило особые направления позитивизма в виде «правового фетишизма» с главной идеей «закон это всё, конечная цель ничто» и «правового экстремизма», призывающего «ударить по “российскому бездорожью” огромным залпом различного калибра законов»⁷. Последние идеи особенно ярко показывают итог, к которому может привести исключительная ориентация на правовой позитивизм и игнорирование альтернативных методов исследования.

⁵ Орданский М.С. Проблемы гражданской правосубъектности предприятий железнодорожного транспорта на современном этапе : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1985. С. 50.

⁶ См.: Цвайгерт К. Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права : в 2 т. Т. 1: Основы: пер. с нем. / К. Цвайгерт, Х. Кётц. М.: Междунар. отношения, 2000. С. 40.

⁷ Белых В.С. Экономический анализ права: спорные вопросы теории и практики // Предпринимательское право. 2021. № 4. С. 3–4.

Можно сказать, что подобные исследования происходят в так называемой закрытой системе, где существуют только законодательство и учёные-догматики, исследующие данные тексты. Закрытая система имеет важный недостаток: с течением времени в ней неизбежно растёт энтропия. Проводя всё новые и новые исследования без притока в систему новых фактов о реальной действительности, получаемое «знание» всё больше и больше отрывается от экономического базиса. Учёные-юристы начинают обращать внимание на снижение качества научных работ в сфере права; например, С.Г. Воронцов говорит о необходимости проведения научных исследований для расширения методологической базы и отмечает повышенный интерес отечественных правоведов к зарубежным методикам⁸.

Но обойти логическую связь определяющего и определяемого невозможно, и результаты чисто догматических юридических исследований представляют только познавательный интерес для доктрины, но не для реальных участников гражданского оборота. Исследователи закономерно отмечают, что «отрицать взаимосвязь права и экономики в регулировании гражданских отношений бессмысленно, иначе юрист обречён на чисто формальную оценку существующей структуры взаимоотношений»⁹. Нужно ли создавать право только лишь ради самого права?

Именно поэтому в отечественной литературе всё чаще задаются вопросы о поиске нового метода исследования, который сможет дать глоток свежего воздуха для юриспруденции, погружённой в исследования правовых текстов и мнений коллег, занимающихся аналогичной деятельностью. Выход можно искать в других науках. Так, Е.А. Королева замечает, что данная идея не является новой: первой наукой, которая пошла по такому пути, стала философия, «закрепившая за собой право проникать в разные отрасли науки

⁸ См.: Воронцов С.Г. Модель коммуникации Г.Д. Лассуэла как элемент методологии цивилистических исследований // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2019. № 1. С. 416.

⁹ Дзарахов Р.С. Актуальность экономического анализа права для современной российской правовой доктрины / Р.С. Дзарахов, Ф.Я. Полонкочева // Теоретический и практический потенциал современной науки: сб. науч. ст. / науч. ред. И.В. Беседина. М., 2020. С. 137.

и прочно там обосновываться»¹⁰. Однако только лишь один диалектический материализм не позволит нам ответить на все вопросы права, но даст необходимое направление поиска.

Раз правовая надстройка определяется экономическим базисом, то представляется логичным искать новые методы в экономической науке. Экономический анализ права – вот именно тот метод, который позволит связать правовую сферу и реальную материальную жизнь общества. Российские правоведы ещё только открывают для себя данную методологию, однако при этом справедливо замечают, что в зарубежной юриспруденции, в частности европейской, американской и английской, она является полноценным научным направлением¹¹, при этом англо-саксонское происхождение данного метода не исключает его применимость и для континентального права¹².

Один из основателей направления экономики и права Р.А. Познер, придерживается радикальной точки зрения, называя разработанный им экономический анализ права «самой передовой междисциплинарной областью правовых исследований»¹³. Представляется разумным, что абсолютизировать какое-либо явление опасно, так как последователь подобной радикальной позиции может игнорировать как достижения иных методов, так и недостатки собственного. Основные положительные стороны данного метода исследователи видят, например, в возможности изучения «нарушений экономического духа закона»¹⁴, в аспекте многополярности

¹⁰ Королева Е.А. Экономика и право: перспективы и проблемы сотрудничества в контексте экономического анализа права // Актуальные тенденции и инновации в развитии российской науки: сб. науч. ст. 2020. С. 148.

¹¹ См.: Примак Т.К. Основные методологические подходы к исследованию договора // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2019. № 1. С. 347.

¹² См.: Полонкочева Ф.Я. Экономический анализ права как перспективный метод разрешения актуальных проблем в юриспруденции / Ф.Я. Полонкочева, М.И. Китиева, М.А. Орцханова // Евразийский юридический журнал. 2019. № 7 (134). С. 388.

¹³ Познер Р.А. Рубежи теории права / ред. М.И. Одинцова; пер. И.В. Кушнарева. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2017. С. 37.

¹⁴ Латынин О.А. Аспекты стандарта судебной оценки правоограничений при разрешении споров в сфере гражданского оборота // Российский судья. 2022. № 4. С. 6.

понимания права, в том числе его связи с экономикой¹⁵, в повышении эффективности и доступности правосудия на основе обоснованной оптимизации процесса¹⁶, его применении для оценки регулирующего воздействия нормативно-правовых актов¹⁷.

Конечно, не все юристы видят перспективы в использовании данного метода, сводя свои представления об экономическом анализе к применению «банального статистического метода; общим рассуждениям на тему экономической эффективности»¹⁸, либо придерживаются противоположной радикальной позиции, говоря «об отсутствии научной основы экономического анализа права»¹⁹. Учёные, не разделяющие таких категорических суждений, видят в качестве возможной причины отрицания пользы метода «настороженность к проникновению экономических категорий в юридическую сферу»²⁰ или обращают внимание на сферу научной деятельности критика. Так, П.Д. Блохин замечает, что данный метод подвергается критике «почти исключительно в среде философов и теоретиков права»²¹.

Основные тезисы конструктивной критики экономического анализа права связаны с центральными понятиями данного направления, а именно с «эффективностью» и «рациональностью», с тем, что данные категории вытесняют более привычную юриспруденции категорию «справедливости». К.И. Звонарёва, например, категорически утверждает, что «понятие “справедливость”, как правило, не включается в лексикон экономиста,

¹⁵ См.: Сеницын С.А. Экономический анализ права: возможности и ограничения, риски абсолютизации подхода // Журнал российского права. 2022. № 1. С. 49.

¹⁶ См.: Каратаев И.А. Соотношение процессуальной экономии с принципом концентрации и оптимизацией гражданского процесса // Арбитражный и гражданский процесс. 2022. № 9. С. 6.

¹⁷ См.: Блохин П.Д. Есть ли место экономическому анализу в теории и практике конституционного правосудия? // Закон. 2020. № 12. С. 97.

¹⁸ См.: Санникова Л.В. К вопросу о методологии науки частного права / Л.В. Санникова, Харитонов Ю. С. // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2017. № 2. С. 256-258.

¹⁹ Сеницын С.А. Экономический анализ права: возможности и ограничения, риски абсолютизации подхода // Журнал российского права. 2022. № 1. С. 54.

²⁰ Королева Е.А. Влияние экономического анализа права на юридическое мышление // Российский журнал правовых исследований. 2019. Т. 6, № 3 (20). С. 112.

²¹ Блохин П.Д. Указ. соч. С. 88.

который этому термину предпочитает понятие “эффективность”»²², А.А. Волос также обращает внимание, что экономический анализ права не в полной мере охватывает базовые правовые ценности, среди которых автор называет справедливость²³. О.А. Латынин, отстаивая примат справедливости и правовой стабильности над целесообразностью, апеллирует к общепризнанности первых двух элементов, в отличие от последнего²⁴. В.В. Момотов следует более мягкой риторике, отмечая, что право шире экономики, в том числе за счёт принципов справедливости, равенства и гуманизма²⁵.

Однако один из основоположников экономического анализа права Р.А. Познер, отвечая на критику в игнорировании «справедливости», замечает, что указанный термин многозначен и может, в том числе, обозначать и экономическое равенство, а также означать и эффективность²⁶.

Упрёки в игнорировании или уделении недостаточного внимания «справедливости» были бы обоснованными, если бы точно так же, как вместо ранее упомянутых «общих рассуждений на тему экономической эффективности», не существовали точно такие же общие философские рассуждения на тему справедливости. В данном контексте показателен пример, приводимый М.И. Лухмановым при исследовании им принципа защиты слабой стороны. Автор указывает, что к данному принципу законодатель прибегает для «популистских по своему характеру вторжений в частноправовую сферу», а учёные – для аргументации своей позиции, причём в обоих случаях всё ограничивается ссылкой на указанный принцип без

²² Звонарёва К.И. Экономический анализ права и его использование при разработке нормативно-правовых актов // Неделя науки СПбПУ: материалы науч. конф. с междунар. участием. 2019. С. 32.

²³ Волос А.А. Экономический анализ права как методологический подход к исследованию принципов гражданского права // Право и экономика. 2019. № 5 (375). С. 19.

²⁴ См.: Латынин О.А. Аспекты стандарта судебной оценки правоограничений при разрешении споров в сфере гражданского оборота // Российский судья. 2022. № 4. С. 5.

²⁵ См.: Момотов В.В. Указ. соч. С. 30.

²⁶ См.: Познер Р.А. Экономический анализ права : в 2 т. Т. 1 / ред. В.Л. Тамбовцев; пер. А.А. Фоффов. СПб.: Экономическая школа, 2004. С. 36–37.

обоснования его применимости в конкретном случае²⁷. Экономический анализ права предоставляет возможность применять объективные закономерности гражданского оборота, опираясь на них в ходе построения выводов и получения нового знания. Как верно отмечает П.Д. Блохин, экономический анализ права дополняет традиционную юридическую методологию и не грозит «уничтожению самой доктрины права»²⁸, более того, например, А.М. Багаутдинова и В.А. Анисимов полагают, что категория справедливости является в первую очередь объектом изучения не права, а философии и этики²⁹.

Впрочем, критики экономического анализа права неосознанно называют одну из причин, по которой идею о замене субъективных этических ценностей на экономическую эффективность «не представляется возможным поддержать»³⁰, – «право консервативно»³¹. Конечно, если учесть, что направление «право и экономика» в современном виде появилось только в конце 1960-х гг., то было бы странно видеть рассуждения об экономической эффективности у российских классиков юриспруденции, таких как, например, Д.И. Мейер, И.А. Покровский или Г.Ф. Шершеневич. Однако представляется невозможным отклонять новые методы лишь по причине того, что они нарушают традиции, – правовая наука должна двигаться в сторону развития, иначе правовая надстройка будет только тормозить развитие экономического базиса. Кроме того, и в философии права отмечается, что сфера морали и нравственности применяет иные

²⁷ См.: Лухманов М.И. Необходимость отнесения вреда на лицо, которому экономически легче нести его последствия, как аргумент для решения проблемы альтернативной каузальности в деликтном праве // Вестник гражданского права. 2022. № 1. С. 102.

²⁸ Блохин П.Д. Указ. соч. С. 88.

²⁹ См.: Багаутдинова А.М. Критерии разумности и добросовестности при определении условий договора в качестве несправедливых / А.М. Багаутдинова, В.А. Анисимов // The scientific heritage. 2020. № 46. С. 42.

³⁰ Демиева А.Г. Активная экономическая деятельность: междисциплинарный подход к исследованию / А.Г. Демиева, Л.Г. Туктамышова // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2022. № 4. С. 309.

³¹ Курято А.О. Начала экономического анализа договорного права / А.О. Курято, Ю.Д. Ощепкова // Трансформация права в информационном обществе: материалы III Всеросс. науч.-практ. форума молодых учёных и студентов. Екатеринбург, 2020. С. 137.

ценности, нежели право, рассмотрение данных ценностей, как тождественных означает перенос права в моральную плоскость³².

Представляется ошибочным сводить всё богатство рассматриваемого направления к двум данным аспектам и опасаться ухода от «чистого» права в сторону межотраслевого знания, необходимо определить, в чём истинная ценность метода для учёного-цивилиста. Так, зарубежный исследователь Е. Маскаау отмечает, что экономический анализ не является фундаментально чуждым классическим юридическим исследованиям, напротив, данный метод позволяет получить объективное подтверждение идеям, ранее существовавшим лишь на интуитивном уровне³³. Российские учёные обоснованно полагают, что экономический анализ полезен для осуществления нормотворчества и правоприменения³⁴, позволяет сторонам судебных споров более точно прогнозировать исход дела³⁵, может оценивать экономическую эффективность процедуры исполнения судебных решений³⁶. Игнорировать данную практическую пользу представляется недопустимым для разумного исследователя.

Однако даже если не использовать метод экономического анализа полностью, то совершенно невозможно оставить без внимания «значительность портфеля методологических приёмов и взглядов» направления экономики и права³⁷. Пренебрегать данным инструментарием представляется совершенно нецелесообразно, учитывая, что данный метод позволит получить объективные результаты.

Экономический анализ права подразделяется на два основных направления – позитивный и нормативный анализ права. Позитивный анализ

³² См.: Горобец К.В. Аксиосфера права: философский и юридический дискурс : монография. Одесса: Фенікс, 2013. С. 84–85.

³³ См.: Маскаау Е. Law and Economics for Civil Law Systems Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing, 2013. P. 408.

³⁴ См.: Королева Е.А. Влияние экономического анализа права на юридическое мышление // Российский журнал правовых исследований. 2019. Т. 6, № 3 (20). С. 112.

³⁵ См.: Курято А.О. Указ. соч. С. 135.

³⁶ См.: Момотов В.В. Указ. соч. С. 33.

³⁷ Демиева А.Г. Активная экономическая деятельность: междисциплинарный подход к исследованию / А.Г. Демиева, Л.Г. Туктамышова // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2022. № 4. С. 310.

направлен на исследование последствий правовых санкций, последствий изменения или, наоборот, не изменения закона³⁸, на «экономическое разъяснение закона»³⁹. Российские исследователи в данном контексте отмечают, что экономический анализ направлен на рассмотрение нормативного акта с рациональной точки зрения, поэтому принятие актов не должно становиться самоцелью, так как в этом случае «законодательство становится целью и ограничением этого общества»⁴⁰.

Второе же направление (нормативный анализ) исследует эффективность отдельных правовых норм с целью «исправления сбоев, несоответствий, оценки адекватности правил, устранения неправильной координации»⁴¹, «повышения общей эффективности всей правовой системы»⁴², а также «стимулирования экономического развития в направлении обеспечения нужд человека»⁴³.

Как видим, экономический анализ, нарушая «традиции» «консервативной» юриспруденции, направлен на решение тех же задач по построению правовой системы, адекватно соответствующей запросам современного общественного уклада. При исследовании проблем юридической ответственности вопрос о влиянии тех или иных правовых норм на поведение участников гражданского оборота стоит как никогда остро. Учёному-юристу важно понимать, почему та или иная норма права не работает или работает не так, как предполагал законодатель. При предложении изменений в действующее законодательство также не обойтись без учёта объективных экономических закономерностей, так как участники гражданского оборота будут следовать в своём поведении именно им, а не логике юриста, основавшего свои выводы на чистой справедливости, морали

³⁸ Маскаау Е. *Op. cit.* P. 6.

³⁹ Bag S. *Economic Analysis of Contract Law: Incomplete Contracts and Asymmetric Information*. Palgrave MacMillan, 2018. P. 13.

⁴⁰ Королева Е.А. Экономика и право: перспективы и проблемы сотрудничества в контексте экономического анализа права / Е.А. Королева // *Актуальные тенденции и инновации в развитии российской науки: сб. науч. ст.*. 2020. С. 149.

⁴¹ Маскаау Е. *Op. cit.* P. 9.

⁴² Bag S. *Op. cit.* P. 13.

⁴³ Звонарёва К.И. *Указ. соч.* С. 34.

и нравственности, без учёта экономической эффективности и рациональности.

Основной теорией, которой необходимо руководствоваться при применении экономического анализа, является теория рационального выбора. Согласно данной установке, все субъекты гражданского оборота являются разумными и способны делать выбор в пользу варианта поведения, способного принести максимальную для них выгоду и пользу. М. Коваč даже призывает называть всех людей «рациональными максимизаторами своих сатисфакций»⁴⁴. Применительно к физическим лицам существуют исключения из общего правила, связанные с психологическими особенностями конкретного человека, но, как отмечает А.Г. Карапетов, «эгоистичная нацеленность на максимизацию своего собственного материального благосостояния является доминирующей поведенческой стратегией подавляющего большинства коммерческих компаний»⁴⁵. Перевозки груза являются предпринимательской деятельностью, следовательно, при их осуществлении субъекты преследуют в качестве своей основной цели извлечение прибыли (п. 1 ст. 2 Гражданского кодекса Российской Федерации⁴⁶), что подтверждает направленность субъектов на избрание максимально выгодного для себя варианта поведения.

В зарубежной доктрине в связи с этим считается, что нормы договорного права должны разрабатываться таким образом, чтобы создавать стимулы для поведения контрагентов, которые могли бы максимизировать собственное благосостояние, затрагиваемое договором⁴⁷. Полезная идея, демонстрирующая действительную цель эффективного законодательства, а не конструирования права ради самого права. Действительно, правовые нормы должны всего лишь создавать стимулы к желательному с точки

⁴⁴ Kovač M. Comparative Contract Law and Economics. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing, 2011. P. 4.

⁴⁵ Карапетов А.Г. Экономический анализ права. М.: Статут, 2016. С. 46.

⁴⁶ Гражданский кодекс Российской Федерации (ч. первая) : Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022, с изм. от 01.09.2022) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 32, 5 дек. Ст. 3301. (Далее – ГК РФ).

⁴⁷ См.: Bag S. Op. cit. P. 15.

зрения государства варианту поведения субъектов правоотношений. Причём вариант с правонарушением нельзя исключать из доступных, нарушение взятого на себя обязательства тоже является одной из возможных альтернатив. Как отмечает М.Н. Тепловодский, при нарушении закона для лица важно соотношение извлечённого блага и ожидаемых издержек наказания⁴⁸. Государство, понимая возможность стимулирования необходимого поведения участников гражданского оборота даже в условиях плановой экономики, обеспечивало надлежащее выполнение грузоперевозок не только карательным эффектом санкций, но и положительным эффектом от поощрений в виде премий за выполнение и перевыполнение плана⁴⁹.

Исследуя институт гражданско-правовой ответственности, не следует слепо полагаться на презумпцию добросовестности всех участников гражданского оборота (п. 5 ст. 10 ГК РФ). Санкция, последующая за нарушение нормы права, являясь стимулом для следования принципу «добрых нравов», оценивается наравне с возможной выгодой от нарушения взятого на себя обязательства. В.Г. Голубцов справедливо отмечает, что «добросовестность должна быть основана на объективных стандартах»⁵⁰. Как результат, нарушение гражданско-правового обязательства является аномальной ситуацией согласно классическим подходам к исследованию права, но также выступает абсолютно логичным исходом с точки зрения экономического анализа.

Как может показаться с первого взгляда, предостережь стороны от нарушения взятого на себя обязательства и, как следствие, привлечения к юридической ответственности способен грамотно составленный договор, который в совокупности с положениями действующего законодательства сделает нарушение нерациональным. Однако в данном контексте следует

⁴⁸ См.: Тепловодский М.Н. Экономический анализ права в теории и практике государственного регулирования экономики // Экономика, управление, право: актуальные вопросы и векторы развития: сб. ст. V Междунар. науч.-практ. конф. Петрозаводск, 2021. С. 120.

⁴⁹ См.: Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 1. Гражданское право: Сочинения 1958–1970 годов. М.: Статут, 2010. С. 176.

⁵⁰ Голубцов В.Г. Принцип добросовестности и смысл гражданского законодательства: логика законодательных изменений и задачи правоприменения // Российский юридический журнал. 2020. № 2 (131). С. 147.

отметить феномен «неполного» договора, то есть договора, который не предусматривает все возможные риски, а потому в нём существуют пробелы. Существование же «полного» договора невозможно по объективным причинам. В частности, S. Bag видит причину в огромных транзакционных издержках для сторон и невозможности предвидеть все возможные риски на отдалённую перспективу⁵¹, А.О. Курято же замечает, что «в этом случае договорное право могло бы в действительности состоять лишь из одного предложения: “*pacta sunt servanda*”»⁵². Раз участники гражданского оборота не способны создать достаточных стимулов для соблюдения друг другом взятых на себя обязательств, содействие должен оказать законодатель, тем более что «правовые нормы сокращают транзакционные издержки, накладываемые на обмен рисками»⁵³. Но полагаться полностью на законодательство, которое также должно быть максимально полным, не следует, ведь предприниматели принимают на себя повышенный риск, ведя предпринимательскую деятельность, следовательно, как заметили В.Е. Hermalin, А.W. Katz и R. Craswell, повышенные транзакционные издержки вполне допустимо игнорировать, особенно если стороны являются состоятельными и имеют доступ к юридическим услугам⁵⁴.

Конкретный методологический подход в рамках экономического анализа права для исследования вопроса, связанного с нарушениями гражданско-правовых договоров, предлагает S. Bag. В своей работе автор раскрывает сущность «конструирования механизма», с помощью которого возможно анализировать результаты процесса заключения сделок. В рамках анализа необходимо:

— оценить степень воздействия на правоотношение «неполного» договора;

⁵¹ См.: Bag S. Op. cit. P. 28.

⁵² Курято А.О. Указ. соч. С. 138.

⁵³ Kovač M. Op. cit. P. 6.

⁵⁴ См.: Handbook of Law and Economics / eds. A.M. Polinsky, S. Shavell. Amsterdam: Elsevier, 2007. P. 21.

- установить последствия и желательность нарушения обязательства каждой из сторон;
- определить структуру стимулирования несения убытков;
- определить средства правовой защиты, предусмотренные на случай, когда оценить интерес потерпевшей стороны трудно;
- оценить вероятность того, что суд не станет применять согласованную сторонами санкцию⁵⁵.

Последний этап представляет повышенный интерес для российской системы права, особенно в контексте наличия механизма уменьшения неустойки (ст. 333 ГК РФ). Так как в случае уменьшения судом неустойки, ранее согласованной сторонами в договоре, превентивная функция данной санкции утрачивает своё значение тем сильнее, чем выше вероятность её снижения по итогам судебного разбирательства. В этой связи нельзя не привести точку зрения Е. Маскаау, считающего, что в случаях непреодолимых препятствий для доказывания правоты в суде, наличия судебных ошибок при оценке фактов, трудностей при определении ответчика гражданская ответственность не только не будет играть роль превенции, но и, наоборот, будет провоцировать нарушение обязательств⁵⁶.

Кроме базовой для экономического анализа права теории рационального права, деликтное право так же предполагает особенности в своей экономической модели. Базовыми категориями здесь выступают «стоимость вреда» и «стоимость избежания вреда». Как справедливо замечается, для создания максимально эффективных стимулов необходимо учитывать стоимость мер предосторожности и, как следствие, согласовывать выгоды и издержки для каждой из сторон⁵⁷. Зарубежные исследователи сходятся в том, что риск должна нести именно та сторона, которая может это делать при меньших затратах, нежели контрагент, – так называемый принцип

⁵⁵ См.: Bag S. Op. cit. P. 18–19.

⁵⁶ См.: Маскаау Е. Op. cit. P. 395–396.

⁵⁷ См.: Cooter R. Law and Economics / R. Cooter, T. Ulen. 6th edition. Berkeley Law Books, 2016. P. 199–201.

«недорогого избегания»⁵⁸, или, иначе, «формулы судьи Хэнда»⁵⁹. Данная система, как полагает Т.Д. Мисели, способна создавать эффективные стимулы для предотвращения правонарушений и защиты от ответственности⁶⁰, однако это принципиально трудноразрешимая задача, так как необходимо учитывать все соответствующие издержки⁶¹.

Более доступно для понимания сторонникам классических подходов в изучении юриспруденции в этом отношении выражает свою позицию А.А. Волос, полагая, что «восстановление нарушенного права должно приводить ... и к тому, чтобы нарушение норм законодательства стало невыгодно с экономической точки зрения»⁶². Как полагают исследователи, цель права, в том числе, заключается и в «исправлении недостатков и неэффективности рыночных механизмов»⁶³. Однако, следует заметить, что оценивать рассмотренное ранее с точки зрения достоинств и недостатков излишне и неверно, так как право не может устранить данные особенности в силу того, что они представляют собой объективные закономерности и не зависят от воли человека. Право должно адекватно отражать существующую в обществе структуру производственных отношений, но право никак не способно изменить её, являясь вторичной сферой.

Установив базовые категории для исследования деликтного права, необходимо также понять, почему субъекты гражданских правоотношений совершают правонарушение. Стоимость вреда и стоимость избежания вреда позволяют судить о случаях, когда нарушение обязательства вызвано внешней силой, не зависящей от воли самих сторон. Однако сторона правоотношения может пойти на правонарушение совершенно осознанно, например, по причине повышенной уязвимости лица к вредным

⁵⁸ См.: Kovač M. Op. cit. P. 6.; Leitzel J. Concepts in Law and Economics: A Guide for the Curious / J. Leitzel. Oxford Scholarship Online, 2015. P. 168.

⁵⁹ Malloy R.P. Law and Economics: An Introductory Toolkit for Lawyers. Durham, North Carolina: Carolina Academic Press, 2019. P. 90.

⁶⁰ См.: The Oxford Handbook of Law and Economics: Vol. I: Methodology and Concepts / ed. F. Parisi. Oxford University Press, 2017. P. 20.

⁶¹ См.: Research Handbook on Austrian Law and Economics / eds. T.J. Zywicki, P.J. Boettke. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing, 2017. P. 269.

⁶² Волос А.А. Указ. соч. С. 21-22.

⁶³ Полонкочева Ф.Я. Указ. соч. С. 388.

последствиям⁶⁴. В сфере перевозочной деятельности это может быть связано с объявленной ценностью груза. Если грузоотправитель сознательно объявляет ценность груза ниже его действительной стоимости, то существует новый ненулевой риск присвоения перевозчиком вверенного ему груза.

R. Cooter и T. Ulen объясняют данное явление через функцию полезности для каждой из сторон, состоящей в цене и объёме блага, являющегося объектом сделки⁶⁵. В базовом варианте (он же нормальное течение хода существования обязательства) функции полезности пересекаются в одной и той же точке, что свидетельствует о балансе интересов сторон и стимулирует их к соблюдению условий договора. Однако так только под воздействием внешних причин данный баланс нарушается, одна из сторон сознательно идёт на правонарушение, так как недобросовестное поведение принесёт большую выгоду, чем добросовестное следование обязанностям. Верна и обратная зависимость, например, как отмечает М. Коваč, в случае если убытки от исполнения обязательства будут превышать возможную прибыль, то правонарушение также неизбежно⁶⁶. Российское гражданское законодательство на данный случай предусматривает возможность изменения и расторжения договора в связи с существенным изменением обстоятельств (ст. 451 ГК РФ).

Для защиты от недобросовестного поведения контрагента или от случайных рисков, ведущих к нарушению обязательств, сторона может обратиться к институту страхования гражданской ответственности. При наступлении страхового случая страховщик выплачивает выгодоприобретателю страховую сумму, после производя взыскание с виновного лица. Итак, стороны договора не понесут убытков от возможного риска – с первого взгляда представляется именно так.

⁶⁴ См.: Михайлов В.С. Влияние предрасположенности потерпевшего на возмещение причиненного ему вреда // Закон. 2020. № 6. С. 90.

⁶⁵ См.: Cooter R. Op. cit. P. 195.

⁶⁶ См.: Kovač M. Op. cit. P. 143.

Однако сторонники экономического анализа говорят о возможном «извращённом эффекте страхования»⁶⁷. Суть данного явления в том, что страхование ответственности делает само застрахованное лицо менее благоразумным, нежели оно действовало бы без наличия действующего договора страхования. Объясняется данный эффект просто: в отсутствие страховки лицо должно учитывать риск несения убытков, которые наступают с определённой вероятностью. Страхование снижает вероятность несения убытков, так как этот риск переносится на страховщика. В результате это приводит к тому, что субъект уменьшает затраты на предотвращение убытков (минимальная вероятность наступления события в соответствии с теорией рациональности требует минимальных затрат на его предотвращение), и уже результатом меньшей предосторожности станет повышение риска причинения вреда (однако уже для страховщика, как носителя этого риска).

Но исследователи, не уделяющие особого внимания материальной составляющей правоотношений, полагают, что «обязательное страхование грузов ... обеспечит стабильность как для перевозчиков, так и для грузовладельцев, гарантированно получающих возмещение за испорченный груз»⁶⁸. Да, безусловно, это повысит «стабильность», если грузоотправитель желает именно получить денежное возмещение, а не переместить груз в пространстве. Страхование не позволит достигнуть цели физической транспортировки груза – этот институт обеспечит контроль над риском убытков грузоотправителя, но не более того.

Экономический анализ права уделяет достаточное внимание вопросам вины при исследовании юридической ответственности, так как это напрямую связано с системой стимулов, создаваемых законодателем для участников гражданского оборота.

⁶⁷ См.: Маскаау Е. *Op. cit.* P. 63–64.

⁶⁸ Лончакова Ю.А. Договор автомобильной перевозки грузов в системе транспортных договоров Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. М., 2009. С. 13.

R. Cooter и T. Ulen обращают внимание на различия в подходах в странах континентального и странах общего права, касающиеся вопроса разумной (должной) предосторожности, которую предпринимают лица во избежание причинения вреда. Как отмечают авторы, континентальные юристы «часто испытывают дискомфорт»⁶⁹, применяя данное правило при оценке вины. Хотя ничего экстраординарного в данном понятии нет, как замечает S. Shavell, должная предосторожность равна оптимальной заботе⁷⁰. Исходя из ранее заданных посылок, приходим к выводу, что оптимальной заботой в данном случае является та, что равна затратам на предотвращение вреда с учётом вероятности его наступления. Причём в итоге, как отмечает один из основоположников экономического анализа права Р. Коуз, выбор различных правил ответственности не приводит к кардинально иному перераспределению богатств, которое следует учитывать⁷¹. Таким образом, данное замечание позволяет рассматривать все виды гражданско-правовой ответственности как не имеющие коренного влияния на экономические процессы, а значит, можно оценивать их влияние на сами правоотношения.

Перевозочные правоотношения отличаются от иных обязательственно-правовых конструкций также и применением подхода строгой (безвиновной) ответственности (п. 1 ст. 796 ГК РФ). С одной стороны, это обусловлено защитой прав грузоотправителя и профессионализмом исполнителя-перевозчика. R.P. Malloy указывает, что профессионал обладает более качественной информацией, лучше контролирует процесс деятельности, может распределить риск убытков по многочисленным сделкам, именно поэтому нивелировать эти преимущества может строгая ответственность⁷². Но, с другой стороны, экономический анализ права позволяет установить нежелательные эффекты, продуцированные данным подходом к юридической ответственности перевозчика.

⁶⁹ Cooter R. Op. cit. P. 197.

⁷⁰ См.: Handbook of Law and Economics / eds. A.M. Polinsky, S. Shavell. Amsterdam: Elsevier, 2007. P. 162.

⁷¹ См.: Коуз Р. Фирма, рынок и право: пер. с англ. М.: Новое изд-во, 2007. С. 164.

⁷² См.: Malloy R.P. Op. cit. P. 90.

Потерпевшее лицо (в данном случае грузополучатель), имеющее предоставленную законодательством возможность взыскания с перевозчика вреда, причинённого в результате повреждения или утраты груза, воспринимает риск несения убытков как минимальный (так как лицо рассчитывает на удовлетворение исковых требований к перевозчику). Если вероятность наступления события минимальна, то рациональный субъект не будет предпринимать мер к управлению данным риском, то есть «потерпевший имеет склонность не принимать никаких мер предосторожности»⁷³, или «вести себя опрометчиво, как ему это угодно»⁷⁴, – в доктрине российского права также высказываются схожие идеи⁷⁵.

Однако какие же меры предосторожности должен предпринимать грузоотправитель, если он именно по причине отсутствия специальных знаний поручает перемещение груза из пункта отправления в пункт назначения специальному лицу – перевозчику? Например, если смешанная перевозка осуществляется с привлечением транспортного экспедитора, то в соответствии с положениями п. 1 ст. 804 ГК РФ клиент экспедитора как минимум обязан предоставить документы и информацию о свойствах груза, условиях его перевозки и иную необходимую экспедитору информацию. Оценивая вероятность освобождения экспедитора от ответственности, клиент будет относиться к указанной обязанности менее осмотрительно.

Главным достоинством строгой (безвиновной) ответственности является гарантия и относительная простота взыскания убытков с правонарушителя. Однако данные достоинства одновременно повышают риск несения убытков для лица, решившего осуществлять данный вид предпринимательской деятельности. При излишне строгих правилах ответственности, при которых лицо не будет иметь минимальных шансов доказать свою невиновность, оказывается влияние на деловую активность в

⁷³ Cooter R. Op. cit. P. 203.

⁷⁴ Leitzel J. Concepts in Law and Economics: A Guide for the Curious / J. Leitzel. Oxford Scholarship Online, 2015. P. 169.

⁷⁵ См.: Шаститко А.Е. Почему экономический анализ права имеет значение? / А.Е. Шаститко, Н.С. Павлова // Закон. 2018. № 3. С. 63.

сторону её снижения, так как предприниматель преследует цель извлечения прибыли. Если же возможная прибыль нивелируется множеством исков, то стимул для занятия такой деятельностью у лица отсутствует. Но S. Shavell, оценивая данный риск, отмечает необходимость поиска баланса и привлечения лица к ответственности только за те убытки, что причинены непосредственно деятельностью данного лица. В этом случае стимулы проявлять предосторожность и не совершать правонарушения будут, по мнению учёного, оптимальными⁷⁶.

Одним из важных вопросов, рассматриваемых экономическим анализом права, является вопрос о причинно-следственной связи между совершённым действием (бездействием) и наступившими последствиями. В рамках смешанных перевозок грузов в качестве одного из спорных аспектов выступает определение перевозчика, ответственного за повреждение груза, в случае если невозможно определить место повреждения груза (например, если груз перемещается в опечатанном контейнере). Для привлечения лица к ответственности необходимо установить полный состав правонарушения из объекта, субъекта, объективной и субъективной сторон. В случае, если какой-либо из элементов состава отсутствует, лицо невозможно привлечь к ответственности.

Что необходимо делать в случае, если имеет место деяние, предположительно совершённое несколькими перевозчиками, однако действующее законодательство допускает привлечь к ответственности лишь последнего перевозчика, выдающего груз? Согласно положениям ч. 5 ст. 79 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации⁷⁷ требования относительно сохранности груза предъявляются перевозчику, который осуществляет передачу груза грузополучателю в месте назначения. В свою очередь, последний перевозчик имеет право предъявить регрессные

⁷⁶ См.: Handbook of Law and Economics / eds. A.M. Polinsky, S. Shavell. Amsterdam: Elsevier, 2007. P. 161.

⁷⁷ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства РФ. 2003. 13 янв. № 2. Ст. 170. (Далее – УЖТ РФ).

требования к предшествующему перевозчику, который передал ему повреждённый груз. В данном случае истец (последний перевозчик) вопреки требованиям п. 1 ст. 796 ГК РФ должен доказать вину ответчика (предшествующий перевозчик) и свою невиновность в совершенном правонарушении. В контексте контейнерных перевозок это практически невозможно. Следовательно, исковые требования не будут удовлетворены и ответственность за ненадлежащую перевозку груза будет лежать на последнем перевозчике.

Проблема распределения ответственности между несколькими лицами, чья причинно-следственная связь с деянием и последствиями не является однозначной и определённой, рассматривается в зарубежной доктрине. По данному вопросу существует несколько точек зрения. Например, Е. Маскаау, руководствуясь превентивной функцией юридической ответственности, полагает, что все лица, поведение которых могло причинить вред, должны вносить свой вклад в возмещение убытков⁷⁸. S. Shavell же, исследуя возможные решения данного вопроса, говорит о двух подходах:

— во-первых, традиционный подход, заключающийся в применении 50-процентного порога вероятности: привлечение к ответственности должника осуществляется тогда и только тогда, когда вероятность того, что ответчик стал причиной убытков, превышает 50%;

— во-вторых, пропорциональный подход, в рамках которого полагают ответственным за долю рынка; следовательно, в условиях, когда различные лица стали субъектами правонарушения и трудно определить, кто именно нанёс конкретный ущерб, вероятность причинения вреда может быть связана с долей соответствующего лица на рынке⁷⁹.

Исследование вероятности причинно-следственной связи представляется достаточно адекватным решением проблемы. Опираясь на то, что предпринимательская деятельность является рискованной, использование

⁷⁸ См.: Маскаау Е. *Op. cit.* P. 391.

⁷⁹ См.: Handbook of Law and Economics / eds. A.M. Polinsky, S. Shavell. Amsterdam: Elsevier, 2007. P. 162–163.

вероятностного и пропорционального критериев является допустимым, так как ориентация на строгую необходимость установления однозначной причинно-следственной связи между деянием конкретного субъекта и последствиями деяния не позволяют привлечь потенциально виновных лиц к ответственности. Д.В. Федоров называет эти случаи такими, при которых «суд не может адекватно оценить величины ненаблюдаемых мер осторожности»⁸⁰. Применение строгой ответственности в данном случае обеспечивает правовую определённость в ожиданиях сторон в отношении причинно-следственной связи. Зарубежные исследователи связывают данную стабильность с «эффектом в результате накопления опыта в отношении аналогичных случаев»⁸¹. Это, в конечном счёте, влияет на стимулы данных лиц к добросовестному исполнению обязательств, так как в отсутствие практической возможности привлечения лица к ответственности устраняется один из логических элементов нормы права, а именно санкция. Без санкции нормы будут лишь декларативными и не работающими на практике.

В итоге, при предложении изменений в действующее законодательство не обойтись без учёта объективных экономических закономерностей, поскольку правовые нормы должны создавать стимулы к желательному с точки зрения государства варианту поведения субъектов правоотношений. Поэтому, во-первых, должна быть определена цель правовой реформы, по результатам достижения или недостижения которой можно оценить правовые нормы в качестве эффективных или неэффективных, соответственно.

Санкция, последующая за нарушение нормы права, являясь стимулом для следования принципу «добрых нравов», оценивается наравне с возможной выгодой от нарушения взятого на себя обязательства. Следовательно, во-вторых, для оценки эффективности действия правовых

⁸⁰ Федоров Д.В. Безвиновная ответственность за причинение вреда при эксплуатации высокоавтоматизированного и полностью автоматизированного транспортного средства как источника повышенной опасности // Вестник гражданского права. 2020. № 6. С. 205.

⁸¹ Research Handbook on Austrian Law and Economics / eds. T.J. Zywicki, P.J. Boettke. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing, 2017. P. 42.

норм необходимо выполнить расчёт возможной выгоды лица от противоправного поведения и размер возможных убытков от последовавшей за данное нарушение ответственности, причём размер ответственности должен превышать возможную выгоду лица, создавая тем самым нецелесообразность совершения правонарушения. Нарушение же гражданско-правового обязательства является аномальной ситуацией согласно классическим подходам к исследованию права, но также выступает абсолютно логичным исходом с точки зрения экономического анализа. Исходя из этого, в-третьих, требуется на этапе законотворчества создавать санкцию за нарушение нормы права таким образом, чтобы для участника гражданских правоотношений добросовестное следование установленным правовым нормам было экономически более выгодно, чем их нарушение.

Таким образом, эффективность юридической ответственности напрямую связана с системой стимулов, создаваемых законодателем для участников гражданского оборота.

1.2. Понятие и особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов

Понятие «гражданско-правовая ответственность» трактуется по-разному учёными-юристами и философами права. Эти различия будут наглядно продемонстрированы далее. Разбираясь в причинах такой логической сложности, обратимся к работе Г.Л.А. Харта, который исследует особенности языка юриспруденции. Автор обращает внимание на то, что ошибочные ответы в науке связаны с ошибочными вопросами. Вместо того чтобы задавать вопрос вроде «что есть X», необходимо выяснить, при каких характерных условиях данный термин используется в правовой системе⁸². Подтверждение данной точки зрения можно найти, рассматривая сущность гражданско-правовой ответственности. Учёные-юристы в различные

⁸² См.: Харт Г.Л.А. Философия и язык права / ред. В.В. Оглезнев, В.А. Суровцев. М.: Канон+ РООИ «Реабилитация», 2017. С. 146–147.

исторические периоды часто заменяют один абстрактный термин другим, стремясь ответить на вопрос «Что такое гражданско-правовая ответственность?».

Ответ в форме «X есть Y», например «ответственность – это санкция за правонарушение»⁸³, может быть полезен для юриспруденции в образовательных целях, особенно при объяснении студентам-юристам данного явления. Но и для данной цели подобное словарное определение подходит лишь для тех, «кто не знает значения отдельных слов», а восполнить этот пробел им позволяют «слова-синонимы, которые, как предполагается, читатель знает»⁸⁴.

Учёным-юристам, развивающим доктрину, ограничиваться объяснением одного явления через другое может оказаться недостаточным и даже способным замедлить общее развитие науки, так как приведёт к существованию множества различных точек зрения на один и тот же вопрос, которые могут радикально расходиться. Объяснением данного факта является то, что правовые явления существуют только в умах людей. Выходя за пределы своего опыта, учёный-юрист, как он полагает, начинает изучать непосредственно «гражданско-правовую ответственность» как вещь-в-себе, однако в этом случае, как отмечает И. Кант, рассудок «неизбежно выходит за пределы своей области и запутывается в иллюзиях и заблуждениях»⁸⁵.

Что же в данном случае следует делать? Как обоснованно полагает Г.Л.А. Харт, юриспруденция должна обеспечивать «свод тех особенностей юридических понятий, которые отличают их от относительно хорошо понятых типов понятий, и чётко показать их отличительный способ функционирования», исходя из этого полезным и верным выступает вопрос типа «При каких условиях используется понятие X?»⁸⁶. Исходя из этого посыла, приходим к выводу, что вместо определения понятия через ссылки

⁸³ Иоффе О.С. Обязательственное право. М.: Юрид. лит., 1975. С. 95.

⁸⁴ Харт Г.Л.А. Указ. соч. С. 147.

⁸⁵ Кант И. Собрание сочинений. Юбилейное издание 1794-1994 : в 8 т. Т. 3: Критика чистого разума / ред. И.С. Андреева; пер. Н.О. Лосский. М.: ЧОРО, 1994. С. 235–236.

⁸⁶ Харт Г.Л.А. Указ. соч.. С. 162–164.

на какие-либо другие правовые явления более продуктивным является выявление особенностей, которые сопровождают гражданско-правовую ответственность в ходе её существования. Такой подход позволяет более глубоко исследовать саму природу и характеристики этого явления, не сводя его к абстрактным определениям, и обеспечивает более точное понимание его сути в различных контекстах⁸⁷.

Подход, ориентированный на выявление особенностей, характеризующих гражданско-правовую ответственность в конкретный момент времени, является ключевым для понимания функционирования этого явления. Если все выявленные особенности присутствуют одновременно, это свидетельствует о реализации гражданско-правовой ответственности. Этот подход позволяет более глубоко исследовать само явление, обеспечивая понимание его функций без необходимости ограничиваться строгим определением. Получение определения имеет образовательную ценность, но для развития науки и практического гражданского оборота более значимым является анализ конкретных особенностей, связанных с применением понятия «гражданско-правовая ответственность».

При исследовании данного вопроса важно учесть несколько аспектов. Во-первых, необходимо определить область применения понятия гражданско-правовой ответственности, во-вторых, важно выявить особенности гражданско-правовой ответственности в контексте смешанных перевозок грузов и сопоставить их с базовой ответственностью перевозчика в рамках единичных перевозок грузов.

Получив сведения о ключевых особенностях, сопровождающих использование понятия «гражданско-правовая ответственность» в правовой системе, можно предоставить подлинное определение данного понятия.

⁸⁷ См. подробнее: Назаров М.Ю. Динамическая гражданско-правовая ответственность перевозчика груза // *International Law Journal*. 2023. Т. 6. № 2. С. 55–59.

Для начала исследуем основные точки зрения дореволюционных и советских учёных-юристов на сущность гражданско-правовой ответственности. Да, как говорилось ранее, определение одного явления через другое не является желательным, однако это позволит определить сферу, в рамках которой применяется термин гражданско-правовой ответственности, и как результат – определить особенности функционирования связанного с ним явления.

Кроме того, разбор различных точек зрения позволяет понять закономерность эволюции данного понятия в российской цивилистике, так как научные работы дореволюционных учёных-юристов и философов права заложили основы, получившие дальнейшее развитие в советских и современных российских правовых теориях.

Явление гражданско-правовой ответственности понимается дореволюционными учёными-юристами с нескольких позиций, а именно в качестве:

- возмещения причинённых убытков и вреда⁸⁸;
- обязанности вступить в новое правоотношение⁸⁹;
- оценки действий правонарушителя в виде одобрения или осуждения⁹⁰;
- имущественных или иных негативных последствий для правонарушителя⁹¹;
- наказания⁹².

⁸⁸ См.: Синайский В.И. Русское гражданское право. Вып. II: Обязательственное, семейное и наследственное право. Киев: Тип. Р.К. Лубковского, 1915. С. 240–241.; Михайловский А.В. Очерки философии права. Томск: Кн. магазин В.М. Посохина, 1914. Т. 1. С. 592.; Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права. 9-е изд. М.: Издание Бр. Башмаковых, 1911. С. 573.; Гуляев А.М. Русское гражданское право. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1913. С. 487–488.; Симолин А.А. Основания гражданской ответственности за вред и убытки. Казань: Типо-лит. ун-та, 1905. С. 10.; Исаченко В.Л. Обязательства по договорам. Т. 1: Общая часть / В.Л. Исаченко, В.В. Исаченко. СПб.: Тип. М. Меркушева, 1914. С. 3–4.

⁸⁹ См.: Победоносцев К. Курс гражданского права. Т. 3: Договоры и обязательства. СПб.: Синодальная тип., 1896. С. 141.

⁹⁰ См.: Муромцев С.А. Основы гражданского права. М., 1908. С. 99–100.

⁹¹ См.: Мейер Д.И. Русское гражданское право: чтения Д.И. Мейера, изд. по зап. слушателей / ред. А. Вицин. 5-е изд. М.: Тип. Современ. изв., 1873. С. 174.; Анненков К.Н. Начала русского гражданского права. Выпуск первый. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1900. С. 194.

Наиболее распространённой точкой зрения в дореволюционном праве является понимание гражданско-правовой ответственности в качестве возмещения причинённого вреда и убытков. Это можно объяснить тем, что гражданское право, в отличие от иных отраслей права, прежде всего, отраслей публичного права, имеет своим предметом регулирование имущественных отношений между равными субъектами. В связи с этим явление, возникающее в случае нарушения нормального хода имущественного оборота и требующее восстановления нарушенных прав, привлекает внимание исследователей и именуется «ответственностью».

Из приведённых позиций можно сделать несколько выводов.

Формирование гражданско-правовой ответственности сопровождается определёнными процессами, осуществляемыми несколькими субъектами правоотношения, а также обществом, что позволяет говорить о данной категории в целом как о динамическом явлении. Например, юридическая ответственность – это не просто правовая обязанность (как статическая категория), так как в процессе реализации ответственности осуществляется *вступление* правонарушителя в новое правоотношение по *возмещению* причинённых убытков с лицом, чьё право было нарушено⁹³; это не сами по себе негативные или неблагоприятные для правонарушителя последствия – лицо именно *претерпевает* имущественные лишения⁹⁴; государство и общество также *производят* оценку действий лица в виде *одобрения* или *осуждения*⁹⁵.

Переходя к советскому периоду развития юриспруденции, нельзя не отметить, что наиболее значительным обстоятельством, оказывающим кардинальное влияние на развитие юридической науки, является создание на территории России Советского государства с соответствующей идеологией,

⁹² См.: Фармаковский В.И. Законы о гражданских договорах и обязательствах, общедоступно изложенные и объясненные, с указанием ошибок, допускаемых в совершении, толковании и исполнении договоров и приложением образцов всякого рода договоров. 2-е изд. Вятка: Печатня А.А. Красовского, 1875. С. 54.

⁹³ См.: Победоносцев К. Указ. соч. С. 141.

⁹⁴ См.: Мейер Д.И. Указ. соч. С. 174.

⁹⁵ См.: Муромцев С.А. Указ. соч. С. 99–100.

воспринимающей всё буржуазное, в том числе гражданское право, как противное новому социалистическому государству, следствием чего стало изменение содержания идей в доктрине, в том числе кардинально отличающееся от дореволюционной науки. Например, С.С. Алексеев, характеризуя правовую категорию ответственности, отмечает, что «своеобразие правового содержания советской юридической системы наглядно и рельефно отличает её от построения правового материала гуманистического права»⁹⁶. Более жёсткой позиции по этому поводу придерживается Ю.К. Краснов, рассматривающий особенности философско-правовых исследований в СССР и обращающий внимание на то, что философско-правовой уровень осмысления правовой реальности подменяется «суррогатом философско-правового знания» в виде концепции «социалистического права»⁹⁷.

Данные обстоятельства не могли не повлиять на содержание идей учёных-юристов. Гражданско-правовая ответственность понимается советскими учёными-юристами также с нескольких позиций, а именно:

- обязанность возмещения причинённого вреда и убытков⁹⁸;
- обязанность должника в обязательственном правоотношении⁹⁹;
- обязанность дать отчёт в своих действиях¹⁰⁰;
- реализация обязанности, основанной на государственном принуждении¹⁰¹;
- неблагоприятные последствия¹⁰².

⁹⁶ Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 7: Философия права и теория права. С. 191.

⁹⁷ Краснов Ю.К. Философия права : учебник / Ю.К. Краснов, В.В. Надвикова, В.И. Шкатулла. М.: Юстиция, 2017. С. 218.

⁹⁸ См.: Стучка П.И. Курс советского гражданского права. Т. 3: Особенная часть гражданского права. М.-Л.: Гос. соц.-эконом. изд-во, 1931. С. 153.

⁹⁹ См.: Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. М.: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1940. С. 44.

¹⁰⁰ См.: Тархов В.А. Ответственность по советскому гражданскому праву / В.А. Тархов. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1973. С. 11.

¹⁰¹ См.: Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность / С.Н. Братусь. М.: Юридическая литература, 1976. С. 85.

¹⁰² См.: Иоффе О.С. Обязательственное право. С. 77.; Агарков М.М. Избранные труды по гражданскому праву : в 2 т. Т. 2: Общее учение об обязательствах и его отдельных видах. М.: Статут, 2012. С. 201.; Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 1: Гражданское право. С. 177.

Современными же российскими учёными-юристами гражданско-правовая ответственность понимается также с нескольких позиций, а именно:

- неблагоприятные последствия¹⁰³;
- обязанность, следующая из ранее нарушенной правовой обязанности¹⁰⁴.

В ходе исследования развития юридической науки на протяжении дореволюционного, советского и современного периодов мы можем выделить две основные концепции, которые абстрагируют гражданско-правовую ответственность: первая связана с возложением правовых обязанностей, а вторая с несением неблагоприятных для правонарушителя последствий. Характерной чертой является чередование акцента с одной концепции на другую в каждый исторический период. Эта динамика подчёркивает актуальность обеих точек зрения уже на протяжении более столетия. Таким образом, можно заключить, что юридическая ответственность представляет собой динамическую категорию и её изучение требует анализа правового поведения участников гражданского оборота.

Однако юридическая ответственность не всегда связывается именно с негативными явлениями в праве, такими как необходимость возмещения убытков или претерпевание неблагоприятных последствий.

В сравнении с дореволюционным периодом советская юридическая мысль существенно выделяется противопоставлением советского социалистического права западному капиталистическому праву. В контексте этого различия, помимо рассмотрения явления «классической гражданско-правовой ответственности», известной как «негативная» или «ретроспективная» ответственность, связанной с уже совершенными

¹⁰³ См.: Белов В.А. Гражданское право : учебник для бакалавриата и магистратуры. Т. 1: Общая часть. Введение в гражданское право. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2016. С. 23.; Смоленский М.Б. Гражданское право : учебник / М.Б. Смоленский, Е.В. Астапова, С.В. Михайлов. М.: КноРус, 2021. С. 69.; Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 1. Общая часть / ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2019. С. 519.; Шевченко А.С. Деликтные обязательства в российском гражданском праве : учеб. пособие / А.С. Шевченко, Г.Н. Шевченко. М.: Статут, 2013. С. 12.

¹⁰⁴ См.: Радько Т.Н. Теория функций права : монография. М.: Проспект, 2015. С. 223–224.

действиями или бездействием, была разработана концепция «позитивной ответственности».

Советская юриспруденция обосновывает необходимость обозначить разницу между содержанием негативной и позитивной ответственности несколькими причинами. Так, Н.С. Малеин отмечает, что правовое положение субъекта различно при добросовестном соблюдении правовых норм и их нарушении¹⁰⁵. П.Е. Недбайло обращает внимание, что для общества наиболее важны положительные действия субъектов, а не правонарушения¹⁰⁶.

Правонарушения, с которыми юриспруденция связывает наступление ответственности, действительно представляют собой исключение из обычного хода гражданского оборота. Добросовестные действия и бездействие составляют значительную часть всех правоотношений, и поэтому право не может игнорировать эту область.

Советские учёные-юристы понимают позитивную ответственность гораздо абстрактнее, чем негативную. Например, Ф.Н. Фаткуллин понимает её как «осознание правовых свойств своих действий (бездействия)»¹⁰⁷, Б.Т. Базылев как абстрактную обязанность соблюдения правовых норм¹⁰⁸, а С.С. Алексеев как «неуклонное, строгое, предельно инициативное осуществление своих обязанностей»¹⁰⁹.

Учитывая, что позитивная ответственность не соответствует строго классическому юридическому понятию «ответственности» и представляет собой скорее моральную категорию, в её характеристике учёные-юристы используют чрезвычайно абстрактные и неюридические аспекты. Так, например, И.С. Самощенко и М.Х. Фарукшин определяют позитивную

¹⁰⁵ См.: Малеин Н.С. Правонарушение: понятие, причины, ответственность. М.: Юрид. лит., 1985. С. 133.

¹⁰⁶ См.: Недбайло П.Е. Система юридических гарантий применения советских правовых норм // Правоведение. 1971. № 3. С. 52.

¹⁰⁷ Фаткуллин Ф.Н. Проблемы теории государства и права : курс лекций. Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1987. С. 265.

¹⁰⁸ См.: Базылев Б.Т. Юридическая ответственность. Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1985. С. 26.

¹⁰⁹ Алексеев С.С. Проблемы теории права. Свердловск, 1972. Т. 1. С. 371.

ответственность в качестве «осознания личности собственного долга перед обществом»¹¹⁰.

При этом представитель современной юридической науки Р.Л. Хачатуров отмечает, что важнейшую роль играет именно позитивная ответственность, поскольку негативная представляет собой всего лишь временную реакцию на нарушение правил поведения¹¹¹. Разъясняя суть позитивной ответственности, учёный определяет её как «долг субъекта действовать в соответствии с требованиями социальных норм», в то время как негативная ответственность рассматривается как последствия нарушений установленных правовых норм¹¹².

В настоящее время российские учёные-юристы предпринимают попытки познать сущность ответственности посредством обращения (помимо к собственно юридическим наукам) не только к философскому знанию, но и к анализу поведения субъектов права, которому можно давать оценку или о котором необходимо дать отчёт. Так, А.С. Бондарев считает, что юридическая ответственность – это «"живое" правовое явление в двух ипостасях: психических правовых явлениях субъектов права и их правомерном поведении, обусловленном и направляемом этими психическими правовыми явлениями»¹¹³. В.Г. Голубцов отмечает, что добросовестность «предметно применяется» в качестве позитивной гражданско-правовой обязанности¹¹⁴.

С учётом вышеизложенного следует отметить, что «позитивная» ответственность рассматривается в контексте добросовестного следования установленным правовым нормам. Важно рассматривать нормы права с точки зрения их способности обеспечивать необходимые стимулы к

¹¹⁰ Самощенко И.С. Ответственность по советскому законодательству / И.С. Самощенко, М.Х. Фарукшин. М.: Юрид. лит., 1971. С. 6.

¹¹¹ См.: Хачатуров Р.Л. О правонарушаемости, ответственности и безответственности // Вектор науки ТГУ. 2009. № 4 (7). С. 63.

¹¹² Хачатуров Р.Л. Позитивная и ретроспективная юридическая ответственность // Вектор науки ТГУ. Серия: Юридические науки. 2014. № 1 (16). С. 107.

¹¹³ Бондарев А.С. Юридическая ответственность и безответственность стороны правовой культуры и антикультуры субъектов права. М.: Юрид. центр, 2008. С. 10.

¹¹⁴ См.: Голубцов В.Г. Субъективная добросовестность в структуре общего понятия добросовестности // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2019. № 45. С. 494.

желаемому поведению участников правовых отношений. Для этой цели наиболее релевантным представляется метод экономического анализа права.

В данном контексте «психическое» в правовых явлениях следует рассматривать как выбор участниками гражданского оборота модели поведения на основе иерархии ценностей. Для субъектов-предпринимателей наиболее важным фактором является эгоистическое стремление к собственному обогащению. Однако экономический анализ права также выявляет определённые особенности поведения участников гражданского оборота, которые не могут быть исчерпаны одной только теорией рационального выбора. Например, теория подталкивания (*nudge theory*) говорит о том, что законодатель может «подталкивать» лицо к желаемому результату, корректируя правовые нормы, установленные в законе по умолчанию¹¹⁵. Применительно к российскому законодательству эта идея реализуется через словесную формулу «если иное не установлено договором».

Негативная ответственность, будучи полной противоположностью позитивной, связана с закономерным нарушением правовых норм. Закономерность нарушения также может быть определена на основе теории рационального выбора с учётом всех возможных вариантов поведения каждого участника гражданского оборота.

Если поведение субъекта с точки зрения этики и морали в первом случае можно назвать ответственным, то в случае классической негативной юридической ответственности оно по своей сути является безответственным.

Таким образом, гражданско-правовую ответственность перевозчика необходимо рассматривать в двух контекстах.

Во-первых, нормы действующего законодательства, сложившаяся судебная практика и положения конкретного договора перевозки стимулируют участников перевозочного процесса, как рациональных

¹¹⁵ См.: Malloy R.P. Op. cit. P. 50–51.

субъектов, стремящихся избежать издержек, связанных с неблагоприятными последствиями, к добросовестному соблюдению взятых на себя обязательств.

Во-вторых, если перевозчик вопреки первоначальным ожиданиям законодателя или собственных контрагентов совершает или допускает нарушение договора, следует процесс восстановления нарушенных прав потерпевшего лица, возмещения причинённого ущерба, сопровождающийся оценкой деяния со стороны общества и претерпеванием неблагоприятных последствий самим правонарушителем.

Теория цивилистики знает гражданско-правовую ответственность как договорную (наступающую вследствие нарушения гражданско-правового договора) и внедоговорную (наступающую при наличии вреда и отсутствии договорных отношений между сторонами правоотношения). Ключевым в данной классификации является основание наступления ответственности – нарушение обязательства или совершение деликта. Например, В.А. Белов прямо указывает, что противопоставление деликта нарушению обязательства положило начало учению о внедоговорной и договорной ответственности¹¹⁶.

Договорная ответственность в рамках смешанной перевозки груза регулируется положениями гл. 40 ГК РФ, транспортными уставами и кодексами¹¹⁷, а также отдельными федеральными законами¹¹⁸ и актами РСФСР, не утратившими силу¹¹⁹. Деликтная ответственность, в свою

¹¹⁶ См.: Белов В.А. Гражданское право : учебник для академического бакалавриата и магистратуры : в 4 т. Т. 2: Общая часть. В 2 кн. Кн. 2: Факты. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2016. С. 338.

¹¹⁷ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства РФ. 2003. 13 янв. № 2. Ст. 170. ; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 2001. 12 марта. № 11. Ст. 1001; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации : Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.12.2022) // Собрание законодательства РФ. 1999. 3 мая. № 18. Ст. 2207; Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 06.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 2007. 12 нояб. № 46. Ст. 5555; Воздушный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 14.03.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2022) // Собрание законодательства РФ. 1997. 24 марта. № 12. Ст. 1383.

¹¹⁸ Напр.: О транспортно-экспедиционной деятельности : Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) // Собрание законодательства РФ. 2003. 3 июля. № 27 (ч. 1). Ст. 2701.

¹¹⁹ Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956) (с изм. от 30.11.2000) (вместе с «Временными дополнительными условиями перевозки зерна насыпью в смешанном сообщении», утв. МПС СССР, Минречфлотом РСФСР 31.07.1957; «Условиями перевозки зерна с повышенной влажностью», утв. Минречфлотом РСФСР; «Временными нормами прокладочных и крепежных материалов, подлежащих

очередь, регулируется положениями гл. 59 ГК РФ. Необходимо установить, какие правила требуется применять в случае утраты, повреждения груза или нарушения сроков доставки. Как минимум по причине того, что согласно положениям п. 1 ст. 1064 ГК РФ вред подлежит возмещению в полном объеме, а в силу п. 2 ст. 796 ГК РФ в размере действительной или согласованной стоимости груза.

Положения деликтной ответственности, касающиеся состава правонарушения, полностью применимы и к договорной ответственности, однако последняя дополнительно имеет свои отличительные особенности. Так, В.А. Белов в качестве таковых называет возможность нарушения обязательства только должником, но не третьими лицами; нарушение заключается в неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательства; из нарушения следует требование о понуждении к исполнению в натуре¹²⁰. А.А. Ягельницкий выделяет внедоговорные обязательства (в том числе и деликтные) по отрицательному признаку, то есть обязательства, которые возникают не из договоров¹²¹.

Но два данных явления всегда однозначно разграничиваются. Например, в англо-американском праве договорная и деликтная ответственность взаимозаменяемы и взаимопроникают друг в друга¹²², С.С. Алексеев, в свою очередь, указывает, что внедоговорные деликты и договорные обязательства рассматриваются как однопорядковые и это является «традицией»¹²³. В рамках советского права М.М. Агарков в том числе обращает внимание и на то, что вопрос о понятии, видах убытков и

предоставлению грузовладельцами портам перевалки для оборудования и загрузки вагонов в пунктах перевалки (ст. 82 и 164 Устава внутреннего водного транспорта)», утв. Минречфлотом РСФСР 26.09.1957; «Временным соглашением о порядке перевозки грузов в универсальных контейнерах Министерства путей сообщения и Министерства речного флота РСФСР в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении», утв. МПС СССР 29.05.1963 № Г-13853, Минречфлотом РСФСР 25.05.1963 № КМ-51/1295 [Электронный ресурс] : Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». (Далее – Правила смешанных перевозок 1956 года).

¹²⁰ См.: Белов В.А. Гражданское право : учебник для академического бакалавриата и магистратуры. С. 352.

¹²¹ См.: Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 4: Отдельные виды обязательств / ред. Е.А. Суханов. 2-изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2020. С. 477–478.

¹²² См.: Матвеев Ю.Г. Англо-американское деликтное право. М.: Юрид. лит., 1973. С. 26.

¹²³ Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 1. Гражданское право. С. 282.

причинно-следственной связи является общим как для договорной, так и внедоговорной гражданско-правовой ответственности¹²⁴. Поэтому проводить жёсткое и однозначное разграничение между данными явлениями представляется нецелесообразным.

Доктрина гражданского права однозначно указывает, что применительно к перевозке груза в случае повреждения или утраты груза наступает исключительно договорная ответственность. Например, В.В. Витрянский отмечает, что ответственность перевозчика вытекает из договора перевозки груза за необеспечение сохранности груза и за нарушение срока доставки, при этом она является ограниченной (только прямой ущерб, но не упущенная выгода)¹²⁵. М.В. Демченко также говорит, что внедоговорная ответственность возникает только в том случае, если перевозчик не состоит в договорных отношениях с потерпевшим лицом¹²⁶. Если следовать данной логике, то перевозочные обязательства полностью исключают применение деликтной ответственности, так как в настоящее время, в условиях рыночной экономики, перевозочные отношения строятся на договорной основе, в отличие от советской плановой экономики, в рамках которой ответственность как перевозчика, так и грузоотправителя наступала за нарушение плана грузоперевозок¹²⁷.

Но о деликтной ответственности перевозчика доктрина гражданского права всё же говорит, но не в рамках перевозки груза. Так, В.А. Канашевский обращает внимание, что деликтная (внедоговорная) ответственность наступает для перевозчика только лишь по договору перевозки пассажира¹²⁸. А.С. Шевченко и Г.Н. Шевченко считают, что в этом случае вред, причинённый при нарушении договора, возмещается по нормам деликтного

¹²⁴ См.: Агарков М.М. Избранные труды по гражданскому праву : в 2 т. Т. 2. Общее учение об обязательствах и его отдельных видах. С. 303.

¹²⁵ См.: Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 4: Отдельные виды обязательств. С. 174.

¹²⁶ См.: Демченко М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2010. С. 71.

¹²⁷ См.: Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. С. 48.

¹²⁸ См.: Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки: материально-правовое и коллизионное регулирование. М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 176.

права¹²⁹. При этом надо учитывать, что если перевозка осуществляется с применением источника повышенной опасности, то ответственность перевозчика наступает в полном объёме независимо от вины¹³⁰.

Апелляция к источнику повышенной опасности представляет исследовательский и практический интерес. Деликтная ответственность перевозчика груза может наступать и в рамках положений ст. 1079 ГК РФ, посвящённой гражданско-правовой ответственности владельца источника повышенной опасности. Данный вывод следует из анализа судебной практики. Так, арбитражный суд Западно-Сибирского округа указывает, что деятельность профессионального перевозчика по транспортировке грузов железнодорожным транспортом связана с повышенной опасностью для окружающих¹³¹.

В данном контексте действительно нельзя не обратить внимание на то, что перевозочная деятельность, а точнее именно перемещение груза в пространстве посредством транспортных средств, входит в диспозицию нормы п. 1 ст. 1079 ГК РФ (деятельностью, связанной с повышенной опасностью для окружающих, является в числе прочих и использование транспортных средств). Суть перевозки как пассажира, так и груза одинакова: это физическое перемещение объекта в пространстве; перевозчик для этой цели использует транспортные средства, что представляет опасность как для окружающих лиц, так и для самого объекта (груз или пассажир) в равной степени вне зависимости от того, что именно перемещает перевозчик в пространстве, а значит, ограничение применения данных положений только на перевозку пассажиров означает подмену существа материальных экономических отношений, лежащих в основе как перевозки пассажиров, так и грузов.

¹²⁹ См.: Шевченко А.С. Указ. соч. С. 7.

¹³⁰ См.: Смоленский М.Б. Указ. соч. С. 156.

¹³¹ См.: Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-531/2022 от 14.04.2022 по делу № А45-5995/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Положения ГК РФ также содержат нормы о деликтной ответственности за причинение вреда вследствие недостатков товаров, работ или услуг (ст. 1095–1098). Необходимо также понять, применимы ли к смешанной перевозке груза данные нормы; если да, то в каких пределах.

Во-первых, вред может быть причинён, в частности, имуществу гражданина или юридического лица вследствие недостатков услуг (п. 1 ст. 1095 ГК РФ). Перевозка груза, в том числе и смешанная, является разновидностью возмездного оказания услуг, а груз является имуществом грузоотправителя.

Во-вторых, вред, согласно данным правилам, подлежит возмещению независимо от наличия договорных отношений между причинителем вреда и потерпевшим лицом (п. 1 ст. 1095 ГК РФ). Таким образом, преодолевается разграничение договорной и внедоговорной ответственности. Существующий договор перевозки груза не является препятствием для реализации механизма деликтной ответственности по данному основанию.

В-третьих, оказание услуг должно осуществляться в потребительских, а не предпринимательских целях (п. 2 ст. 1095 ГК РФ). Подавляющий объём перевозок грузов осуществляется именно в рамках предпринимательской деятельности, но грузоотправителями могут быть и физические лица – потребители.

Суды общей юрисдикции, рассматривая споры о причинении вреда имуществу физических лиц в ходе перевозки, указывают, что перевозчик в этом случае отвечает за действия других лиц, к услугам которых он прибегает для осуществления перевозки, как за свои собственные¹³²; но для признания причинения вреда именно имуществу гражданина-потребителя требуется, чтобы в момент транспортировки груза данное лицо было его

¹³² См.: Определение Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 01.12.2020 по делу № 88-22477/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

собственником¹³³. Однако поскольку физические лица сталкиваются с перевозкой груза чаще всего при доставке купленных товаров, то для реализации рассматриваемых законоположений именно грузополучатель должен быть собственником груза на момент осуществления перевозки груза, а не предприниматель-грузоотправитель, иначе правоотношения между грузоотправителем и перевозчиком будут носить предпринимательский характер.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что к перевозке груза помимо договорной ответственности можно применять и деликтную ответственность в отдельных случаях. Во-первых, учитывая, что услуги по перевозке могут оказываться физическому или юридическому лицам не в рамках предпринимательских целей. Во-вторых, перевозки груза осуществляются с использованием транспортных средств, относимых к различным видам транспорта, а этот вид деятельности представляет повышенную опасность для окружающих, что закономерно требует применения соответствующих норм права гл. 59 ГК РФ.

Это подтверждается, в частности, тем, что арбитражные суды, рассматривая требования грузоотправителей в связи с повреждением груза, при мотивировании решений ссылаются не только на положения договорной ответственности перевозчика (ст. 796 ГК РФ), но и на общие положения о внедоговорной ответственности за причинение вреда (ст. 1064 ГК РФ)¹³⁴. Однако в то же время говорится, что при наличии в отношении груза обязательств, возникших из договора, нормы об обязательствах вследствие

¹³³ См.: Апелляционное определение Санкт-Петербургского городского суда от 06.08.2015 № 33-140/2015 по делу № 2-116/2014 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹³⁴ См.: Определение Верховного Суда РФ от 18.09.2020 № 305-ЭС20-12999 по делу № А40-107134/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Определение Верховного Суда РФ от 19.11.2020 № 304-ЭС20-16592 по делу № А45-15396/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

причинения вреда и соответствующий им срок исковой давности к отношениям сторон не применимы¹³⁵.

Данное противоречие между нормами права можно снять, используя принцип приоритета специальной нормы над общей. В данном случае правило о годичном сроке исковой давности требований, вытекающих из договора перевозки груза (п. 3 ст. 797 ГК РФ), является специальным по отношению к общему трёхгодичному сроку исковой давности, установленному нормой п. 1 ст. 196 ГК РФ. Однако данный факт не отменяет остальные положения гл. 59 ГК РФ, касающиеся, например, правила о регрессе.

Так, применительно к регрессным требованиям одного перевозчика к другим перевозчикам, участвующим в спорной перевозке, арбитражные суды применяют правила о генеральном деликте, установленном нормами ст. 1064 ГК РФ. Так, например, лицо, требующее возмещения убытков, должно доказать факт причинения вреда и размер понесённых убытков, виновность причинителя вреда, а также наличие причинно-следственной связи между возникшими убытками и незаконными действиями (бездействием) лица, по вине которого эти убытки возникли¹³⁶, перевозчик, выдавший груз и понёсший ответственность в виде исключительной неустойки перед грузоотправителем, наделяется правом требовать распределения этой ответственности между всеми виновными лицами, допустившими просрочку¹³⁷.

Ключевым моментом, порождающим неопределённость истца в отношении удовлетворения требований, является критерий вины, наличие которого у ответчика необходимо доказать. При контейнерной перевозке это

¹³⁵ Определение Верховного Суда РФ от 20.06.2022 № 301-ЭС22-8747 по делу № А82-640/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹³⁶ Определение Верховного Суда РФ от 29.06.2021 № 303-ЭС21-9313 по делу № А59-90/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹³⁷ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-5177/20 от 14.01.2021 по делу № А59-7510/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

сделать практически невозможно. Например, отказывая в удовлетворении требований к ответчику, осуществляющему контейнерную перевозку, суды прямо говорят, что обстоятельства того, что ответчик является лицом, ответственным за повреждение груза, не доказаны¹³⁸.

Также в иностранной доктрине, исследуя вопрос о деликтной/договорной ответственности перевозчика в рамках смешанной перевозки, например, J.F. Wilson отмечает, что в договорные перевозчики часто привлекают к фактическому исполнению перевозки иных лиц, не имеющих договорных отношений с грузоотправителем, – в этом случае автор не видит препятствий для подачи деликтного иска к фактическому исполнителю, допустившему причинение вреда грузу¹³⁹. Действительно, в этом случае ограничение на наличие договора между причинителем вреда и потерпевшей стороной уже не имеет значения. В.А. Конашевский раскрывает мотивацию данных действий: автор полагает, что грузоотправители, основывая иск на деликте, а не на договоре, стремятся избежать установленных международными конвенциями пределов ответственности перевозчика¹⁴⁰. Г.Г. Иванов и А.Л. Маковский, понимая это, отмечают, что международные транспортные конвенции применяются вне зависимости от основания иска договора или деликта¹⁴¹.

Смешанные перевозки грузов в качестве главной своей особенностью, напрямую оказывающей влияние на процесс гражданско-правовой ответственности, имеют особый субъектный состав. В смешанных перевозках грузов участвуют как минимум два перевозчика, что напрямую ставит вопрос о распределении ответственности между ними.

Однако прежде представляется необходимым внести ясность по поводу применяемой терминологии. Юриспруденция оперирует несколькими

¹³⁸ Определение Верховного Суда РФ от 18.04.2022 № 303-ЭС22-4640 по делу № А51-20183/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹³⁹ См.: Wilson J.F. Carriage of Goods by Sea. Seventh edition. Person Education Limited, 2010. P. 256.

¹⁴⁰ См.: Конашевский В.А. Указ. соч. С. 362.

¹⁴¹ См.: Иванов Г.Г. Международное частное морское право / Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский. Л.: Судостроение, 1984. С. 66–67.

схожими, но не тождественными по своему содержанию понятиями: прямое смешанное сообщение, смешанные, мультимодальные и комбинированные перевозки грузов. В базовом понимании все эти виды отличаются от простой перевозки груза: так, например, В.К. Шайдуллина обращает внимание на отличие, заключающееся при смешанной перевозке в «возможности возложения обязанности перевозчика на третьих лиц»¹⁴².

В российском гражданском праве традиционно используется термин «прямое смешанное сообщение» (согласно ст. 788 ГК РФ), включающее в себя различные виды смешанных перевозок грузов.

Основные точки зрения, разделяемые российскими исследователями, можно свести к двум основным позициям.

Во-первых, мультимодальная перевозка и прямое смешанное сообщение объявляются синонимами. Данной позиции, например, придерживается Н.А. Бутакова, называя понятие «мультимодальной перевозки груза» аналогом «прямой смешанной перевозки»¹⁴³. Различия в терминологическом аппарате можно объяснить параллельным развитием советского права и международного права, что привело к разным наименованиям одного и того же явления. Однако это различие нельзя свести только к особенностям перевода. В международном праве, помимо термина «мультимодальные перевозки» (*multimodal transport*), существуют также понятия «интермодальные перевозки» (*intermodal transport*) и «комбинированные перевозки»¹⁴⁴.

В связи с вышесказанным более обоснованной представляется альтернативная точка зрения, выраженная В.В. Тюпой, определяющим договор перевозки в прямом смешанном сообщении в качестве родовой категории для двух отдельных разновидностей договора – смешанной и

¹⁴² Шайдуллина В.К. Договор перевозки груза: полисистемное исследование : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2015. С. 11.

¹⁴³ Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямой смешанной перевозки грузов : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2019. С. 19.

¹⁴⁴ Terminologie en Transports Combines. Terminology on Combined Transport. Terminologie des Kombinierten Verkehrs. Терминология комбинированных перевозок: Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC) // United Nations. 2001. P. 16–18.

комбинированной перевозок¹⁴⁵, или ряда авторов, говорящих о комбинированной и мультимодальной перевозке, как о разновидностях смешанных перевозок¹⁴⁶. При этом именно смешанной перевозке груза присуща особенность гражданско-правовой ответственности перевозчиков: она является «солидарной ... с ограничением права требования кредитора ... предъявить иск лишь к последнему перевозчику»¹⁴⁷.

У зарубежных исследователей также отсутствует единое понимание сути мультимодальных перевозок груза. Различие в подходах становится ясным, когда исследователи пытаются выделить мультимодальные перевозки как особую разновидность смешанных перевозок, то есть перевозок, включающих использование как минимум двух видов транспорта.

Первой позицией является определение мультимодальной перевозки груза как перевозки с особым режимом гражданско-правовой ответственности. Так, С. Debattista видит её проявление в ограничении возмещения причинённого ущерба в зависимости от того, является ли место повреждения груза известным или нет¹⁴⁸. Действительно, в случае привлечения нескольких перевозчиков, определение лица, ответственного за повреждение груза, представляет собой сложную задачу. Предпринимательская цель в виде извлечения прибыли мотивирует перевозчиков попытаться минимизировать негативные для них последствия, включая ограничение своей ответственности или распределение её между всеми соперевозчиками.

Основная дискуссия в зарубежной доктрине сосредоточена вокруг определения соотношения между оператором перевозки и другими субъектами перевозочного обязательства. Это особенно важно, так как

¹⁴⁵ См.: Тюпа В.В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011. С. 13.

¹⁴⁶ См.: Унификация и гармонизация в международном частном праве. Вопросы теории и практики : монография / Я.О. Алимова [и др.]; ред. Г.К. Дмитриева, М.В. Мажорина. М.: Норма, Инфра-М, 2016. С. 130.

¹⁴⁷ Тюпа В.В. Указ. соч. С. 16.

¹⁴⁸ См.: Maritime Law / ed. Y. Baatz. Third edition. Informa Law from Roudledge, 2014. P. 207.

непосредственно связано с вопросом распределения гражданско-правовой ответственности.

Во-первых, оператор определяется через функции, которые он должен выполнять в рамках перевозочного обязательства. S. Vaughen обращает внимание на содержание обязательства оператора в мультимодальных перевозках: данное лицо обязуется осуществлять или обеспечивать выполнение всех действий, необходимых для доставки груза¹⁴⁹. Определение сущности путём обращения к цели и задачам, которую она должна решать, позволяет определить круг гражданско-правовых обязанностей, характерных исключительно для данного лица. Однако если ограничиться только этим подходом, сложно провести чёткую грань между оператором перевозки и транспортным экспедитором, поскольку на обоих может лежать аналогичное обязательство. Например, М.А. Бажина отмечает, что в настоящее время сфера экспедиторской деятельности чётко не определена¹⁵⁰.

Во-вторых, помимо более абстрактного определения этого субъекта через содержание его гражданско-правового обязательства, зарубежные цивилисты предпринимают попытки дать более конкретное определение оператора перевозки. Среди таких попыток выделить можно позитивное определение оператора. Например, A. Srivastava считает, что оператором перевозки может быть экспедитор, контейнерный оператор или собственно оператор мультимодальных перевозок¹⁵¹. При этом S.M. Carbone обращает внимание, что оператором выступает непосредственно один из перевозчиков¹⁵².

Возникает вполне закономерный вопрос: что является более предпочтительным для здорового гражданского оборота в условиях развитой рыночной экономики – возложение на одно лицо двух ролей (например,

¹⁴⁹ См.: Vaughen S. *Shipping Law*. Sixth edition. L., N. Y.: Routledge, 2015. P. 171.

¹⁵⁰ См.: Бажина М.А. *Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации* : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 5.1.3. Екатеринбург, 2022. С. 31.

¹⁵¹ См.: Srivastava A. *Modern Law of International Trade: Comparative Export Trade and International Harmonization*. Springer, 2020. P. 268.

¹⁵² См.: Carbone S.M. *Multimodal carriage contracts* // *Encyclopedia of Law and Economics* / eds. J. Basedow [et al.]. Edward Elgar Publishing, 2017. P. 1262.

экспедитора и оператора, перевозчика и оператора) или специализация лица только на одной функции, а именно оператора перевозки? Представляется, что ответ на этот вопрос очевиден: обеспечить высокое качество профессиональных услуг способна наиболее эффективным и рациональным образом именно узкая специализация в одной сфере. Возлагая на себя несколько функций, лицо вынуждено выбирать приоритеты в своей деятельности в соответствии с целью максимального обогащения, что может снизить общее качество предоставляемых услуг. Это, в конечном счёте, отражается на грузоотправителе, который является наиболее заинтересованным в качестве перевозки своего груза. Схожую идею разделяет и Ю.А. Лончакова, замечая, что включение в действующее законодательство положений об операторе мультимодальной перевозки груза могло бы упростить процесс организации и осуществления данного вида деятельности¹⁵³.

Рассмотрим негативное определение оператора. Так, D. Damar обращает внимание, что мультимодальные перевозки организуются оператором мультимодальных перевозок, который не является ни агентом перевозчиков, участвующих в мультимодальных перевозках, ни агентом грузоотправителя¹⁵⁴.

Определение сущности через отрицание, на первый взгляд, может показаться неудовлетворительным для ответа на вопрос, кто является оператором перевозки. Однако эта точка зрения имеет ценность, поскольку позволяет сделать вывод о необходимости выделения оператора перевозки из числа других субъектов перевозочного процесса.

Если среди потенциально равных управляемых субъектов (например, всех перевозчиков, привлечённых к перевозке) один из них объединяет в себе функции управляющего субъекта, данное совмещение может привести к злоупотреблению правом в случае возникновения аномальной ситуации в

¹⁵³ См.: Лончакова Ю.А. Указ. соч. С. 13.

¹⁵⁴ См.: Damar D. Wilful Misconduct in Transport Law / D. Damar. Springer, 2011. P. 225.

гражданском обороте (нарушение гражданско-правового обязательства). Например, при повреждении груза невозможно ограничить стремление перевозчика-оператора скрыть этот факт, возложив ответственность на другого перевозчика, в частности на последнего перевозчика в цепочке.

Риск злоупотребления полномочиями по управлению всей перевозкой оператором, который не выполняет функции отдельного перевозчика, ниже, так как интересы собственно оператора заключаются в обеспечении всей перевозки от пункта отправления до пункта назначения в целом и не конкурируют с интересами оператора-перевозчика в сохранении груза на своём участке пути¹⁵⁵.

Таким образом, кроме того, что смешанные перевозки грузов отличаются сложным субъектным составом, данный состав лиц оказывает влияние и на саму суть гражданско-правовой ответственности перевозчиков, изменяя общую норму о безвиновной ответственности в рамках договора перевозки груза (п. 2 ст. 794, п. 1 ст. 796 ГК РФ), на ответственность, основанную на принципе вины (пп. 2, 3 ст. 114 КВВТ РФ, п. 5 ст. 79 УЖТ РФ). Так, М.А. Сергеева полагает, что согласно нормам транспортных уставов и кодексов ответственность перевозчика «является по существу словесным выражением принципа ответственности за вину»¹⁵⁶. Любопытно, что Б.Л. Хаскельберг полагает, что норма ст. 796 ГК РФ является императивной и «никакие отступления от неё в других законах без внесения соответствующих изменений в ГК недопустимы»¹⁵⁷.

Однако поскольку перевозка груза является опасным для окружающих лиц видом деятельности, большинство грузоотправителей не имеет возможности самостоятельно контролировать сохранность переданного перевозчику грузов, а сам перевозчик является профессионалом в своей

¹⁵⁵ См. подробнее: Назаров М.Ю. Понятие мультимодальной перевозки груза в российской и иностранной цивилистике // Норма. Закон. Законодательство. Право: материалы Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых (1–2 апреля 2022 г., г. Пермь) / науч. ред. О.А. Кузнецова. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2022. С. 254–258.

¹⁵⁶ Сергеева М.А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 9–10.

¹⁵⁷ Хаскельберг Б.Л. Гражданское право: Ибренные труды. Томск: Красное знамя, 2008. С. 309.

области деятельности, руководствующимся рациональным стремлением к собственному обогащению, именно строгая (безвиновная) ответственность может обеспечить экономическое равенство с грузоотправителем. В этой связи нельзя не согласиться с Д.В. Федоровым, указывающим, что «безвиновная ответственность вводится в том случае, когда суд не может адекватно оценить величины ненаблюдаемых мер осторожности»¹⁵⁸, а также с R.P. Malloy, считающим разумным налагать строгую ответственность на лиц, обладающих более качественной информацией и способных лучше контролировать конкретный аспект правоотношений¹⁵⁹.

Итак, поднимая вопрос о гражданско-правовой ответственности перевозчиков в рамках смешанной перевозки грузов, во-первых, необходимо говорить о нормах действующего законодательства, сложившейся судебной практики и положений конкретного договора, которые стимулируют участников перевозочного процесса, как рациональных субъектов, стремящихся минимизировать собственные издержки, связанных со взысканием убытков, причинённых повреждением, утратой грузов или иными нарушениями договора, к добросовестному соблюдению взятых на себя обязательств.

Во-вторых, если перевозчик вопреки первоначальным ожиданиям законодателя или собственных контрагентов (грузополучателя, грузоотправителя, соперевозчиков, оператора смешанной перевозки и иных лиц, фактически участвующих в перевозочном процессе) совершает или допускает нарушение договора, следует процесс восстановления нарушенных прав потерпевшего лица, возмещения причинённого ущерба, сопровождающийся оценкой деяния со стороны общества и претерпеванием неблагоприятных последствий самим правонарушителем, заключающихся в необходимости нести дополнительные издержки.

¹⁵⁸ Федоров Д.В. Указ. соч. С. 205.

¹⁵⁹ См.: Malloy R.P. Op. cit. P. 90.

В-третьих, гражданско-правовая ответственность перевозчика наступает как в рамках нарушения договора (договорная ответственность), так и на основании совершения генерального деликта (деликтная ответственность) – последняя напрямую связана с перевозочной деятельностью, как деятельность, представляющая повышенную опасность для окружающих.

В-четвёртых, смешанная перевозка груза отличается сложным субъектным составом: в перевозочном процессе участвуют как несколько собственно перевозчиков, так и иные субъекты, в том числе обладающие неопределённым правовым положением (к таковым, в частности, относится оператор смешанной перевозки груза). Сложный субъектный состав закономерно требует распределения риска нарушения обязательства между всеми участвующими в перевозке лицами. Российское законодательство в настоящее время наиболее ясно отражает положение только последнего, выдающего груз перевозчика.

В-пятых, в отличие от простой перевозки груза с участием лишь одного перевозчика гражданско-правовая ответственность в рамках смешанной перевозки груза строится на смешанной виновно-безвиновной основе. Последний перевозчик, так же, как и при простой перевозке груза несёт строгую ответственность, тогда как на всех предшествующих перевозчиков возложение ответственности возможно только при наличии и доказательстве их вины в причинении вреда или нарушении обязательства.

1.3. Субъекты гражданско-правовой ответственности при смешанной перевозке грузов

Договорную и внедоговорную гражданско-правовую ответственность при смешанной перевозке груза несёт множество субъектов, таких как грузоотправитель, грузополучатель, транспортный экспедитор, оператор смешанной перевозки, перевозчики (последний перевозчик, соперевозчики, морской перевозчик, речной перевозчик, железнодорожный перевозчик,

автомобильный перевозчик, воздушный перевозчик). В отношении каждого субъекта необходимо определить особенности реализации гражданско-правовой ответственности, а именно каковы пределы ответственности, основания её возникновения, для какой цели законодатель вводит или должен ввести гражданско-правовую ответственность определённого субъекта перевозочного процесса, эффективность текущего правового регулирования на российском и международном уровнях.

Нормативное регулирование правового положения субъектов гражданско-правовой ответственности в рамках смешанной перевозки груза на национальном уровне осуществляется положениями УЖТ РФ, КВВТ РФ, а также Правилами смешанных перевозок 1956 года. Причём следует отметить, что положения ст. 128 УЖТ РФ и ч. 3 ст. 166 КВВТ РФ прямо указывают на временный характер норм о смешанных перевозках в данных кодексах, так как требуется принятие специального федерального закона. Среди международных актов значение имеют Правила Гаага-Висби¹⁶⁰, Гамбургские правила¹⁶¹, Роттердамские правила¹⁶² и Конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.¹⁶³. Г.Г. Иванов и А.Л. Маковский отмечают, что авторы конвенций не ставят перед собой задачу унификации, они стремятся лишь «выработать минимальные стандарты ответственности»¹⁶⁴.

Следует отметить, что в настоящее время Российская Федерация ратифицировала только Правила Гаага-Висби, прекратившие своё действие в 1986 г., так как актуальное регулирование содержится в Гамбургских

¹⁶⁰ Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (вместе с «Протоколом подписания») (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) (с изм. от 21.12.1979) // Многосторонние международные соглашения о морском транспорте (Условия морских перевозок), ТПП СССР, Секция торгового мореплавания и морского права. М. 1983.

¹⁶¹ Конвенция Организации Объединённых Наций о морской перевозке грузов (заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) // Закон. № 6. 2000.

¹⁶² Конвенция Организации Объединённых Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) // Издание Организации Объединённых наций. Вена. 2009. С. 1–54.

¹⁶³ Конвенция Организации Объединённых Наций о международных смешанных перевозках грузов (Вместе с «Положениями по таможенным вопросам, относящимся к международным смешанным перевозкам грузов») (заключена в г. Женеве 24.05.1980) // Международное частное право: сб. док. М.: БЕК. 1997. С. 370–387.

¹⁶⁴ Иванов Г.Г. Указ. соч. С. 146.

правилах. А.Х. Хаббибулаев отмечает, что Гаагские правила (с внесением изменений ставшие Правилами Гаага-Висби) создавались в отличие от иных подобных актов не в качестве международной конвенции, а для использования только в договорном порядке¹⁶⁵. Следуя данной логике, утрата силы не имеет принципиального значения, если стороны договоров перевозки согласны подчинять себя данным Правилам.

Современная же редакция транспортной конвенции Роттердамские правила объединяет и дополняет как Правила Гаага-Висби, так и Гамбургские правила, но они наряду со специализированной Конвенцией о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. вплоть до настоящего времени не вступили в силу. Однако исследование правового положения субъектов гражданско-правовой ответственности, как представляется, лучше проводить именно в сравнительном анализе на основании нескольких конвенций и национального законодательства России.

Во-первых, предлагается рассмотреть основного и ключевого субъекта гражданско-правовой ответственности в контексте смешанной перевозки груза – перевозчика. Следует учесть, что в отличие от обычной перевозки груза одним перевозчиком в случае смешанной перевозки груза имеют значение различные виды перевозчиков. Эти разновидности выделяются не на основе отдельных видов транспорта (как это бывает в случае с обычной перевозкой груза), а исходя из характерных особенностей, проявляющихся в процессе перемещения груза и связанных с правовыми отношениями между участниками смешанной перевозки грузов, – последним (выдающим) перевозчиком и соперевозчиками.

Международные конвенции имеют иное, нежели традиционно российское понимание перевозчика. Так, согласно подп. а ст. 1 Правил Гаага-Висби перевозчиком является собственник судна или фрахтователь. Гамбургские правила (ст. 1, пп. 1 и 2) уже различают перевозчика (любое

¹⁶⁵ См.: Хаббибулаев А.Х. Генезис института морской перевозки груза // История государства и права. 2007. № 13. С. 33.

лицо, с которым заключён договор перевозки) и фактического перевозчика (любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки). Роттердамские правила сохраняют данное разделение, но частично изменяют терминологию: перевозчиком так же является лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем (п. 5 ст. 1), но вместо фактического перевозчика конвенция оперирует термином «исполняющая сторона», под которой понимается любое лицо, помимо самого перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика – получение, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение, выгрузку, сдачу груза и ухода за ним (подп. а п. 6 ст. 1), при этом данным лицом не может быть субъект, который прямо или косвенно не контролируется перевозчиком (подп. в п. 6 ст. 1). Обратим внимание, что в российской доктрине, например, О.Р. Гимадрисламова и Е.В. Ахтямова отмечают, что отдельные виды транспортных услуг, такие как упаковка или погрузка, входят в предмет договора, но могут определяться исполнителем самостоятельно¹⁶⁶.

J.F. Wilson отмечает, что Роттердамские правила понимают перевозчика крайне широко, но одновременно предлагают термин «исполняющая сторона», которая прямо или косвенно осуществляет физические действия в отношении груза¹⁶⁷. Зарубежный учёный акцентирует внимание именно на ключевой характеристике исполняющей стороны (которой может быть не только собственно перевозчик, но и, например, порт, осуществляющей перевалку, или хранитель), а именно необходимости оказывать физическое воздействие на груз. В отличие от неё оператор смешанной перевозки (контролирующей стороны в терминологии Роттердамских правил) не осуществляет физических манипуляций с грузом –

¹⁶⁶ См.: Гимадрисламова О.Р. К вопросу о существенных условиях договора транспортной экспедиции / О.Р. Гимадрисламова, Е.В. Ахтямова // Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности: Материалы VI Всеросс. науч.-практ. конф. (Уфа, 23 ноября 2022 года) / Науч.-исслед. ин-т проблем правового государства. Уфа, 2023. С. 93.

¹⁶⁷ См.: Wilson J.F. Op. cit. P. 234.

управление, организация перевозкой носит нематериальный характер и непосредственно не влияет на пространственное перемещение груза.

Исследователь английского права М. Доскау замечает, что общее право имеет принципиально два разных подхода к перевозчикам публичному (известный российскому гражданскому праву положениями ст. 789 ГК РФ в качестве транспорта общего пользования) и частному. Публичный перевозчик по своей сути является страховщиком груза от любых последствий и, как следствие, это означает необходимость строгой ответственности¹⁶⁸. Частный отвечает, как залогодержатель, за проявление разумной предосторожности¹⁶⁹. Идея публичного перевозчика разделяется и российским учёным А.М. Голубчиком, который определяет публичного перевозчика как «оператора флота, не владеющего тоннажем, но выступающего в качестве перевозчика»¹⁷⁰. Данное деление представляет интерес с точки зрения стимула к осуществлению перевозочной деятельности каждым из перевозчиков, а значит, целесообразность применения виновной или безвиновной ответственности. Так, для публичного перевозчика, в силу наличия обязанности заключать договор с каждым обратившимся грузоотправителем, необходимо ограничение ответственности определённым пределом, иначе перевозчик не может контролировать издержки от неограниченного количества потенциальных договоров перевозки. Частный же перевозчик, добровольно принимая на себя перевозочное обязательство, тем самым имея возможность отказа от договоров с высокой степенью риска (например, перевозка опасных грузов, дорогостоящих или негабаритных), должен сбалансировать пониженный предпринимательский риск неограниченной ответственностью за повреждение или утрату вверенного ему груза.

¹⁶⁸ См.: Dockray M. Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea. Third edition. L., Sydney, Portland: Cavendish Publishing Limited, 2004. P. 23.

¹⁶⁹ См.: Там же. P. 25.

¹⁷⁰ Голубчик А.М. Влияние базисных условий поставки Инкотермс на международные расчёты с использованием аккредитива // Российский внешнеэкономический вестник. 2014. № 4. С. 101.

Общей особенностью, касающейся всех перевозчиков в рамках смешанной перевозки грузов, является порядок определения сроков исковой давности при утрате груза:

— согласно общему правилу претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение шести месяцев по истечении четырёх месяцев со дня приёма груза для перевозки (абз. 3 ч. 2 ст. 123 УЖТ РФ, абз. 2 ч. 7 ст. 114 КВВТ РФ);

— специальное правило относительно штрафов и пеней: претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение сорока пяти дней по истечении четырёх месяцев со дня приёма груза для перевозки (абз. 3 ч. 2 ст. 123 УЖТ РФ);

— специальное правило относительно морской смешанной перевозки груза: претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение одного года по истечении четырёх месяцев со дня приёма груза для перевозки (ч. 1 и абз. 1 ч. 2 ст. 408 КТМ РФ).

Для сравнения: п. 1 и 2 ст. 62 Роттердамских правил устанавливают единый порядок определения исковой давности из смешанной перевозки грузов – двухгодичный срок, начинающийся в день, в который перевозчик сдал груз, или в который груз должен был быть сдан.

Представленное разнообразие правил исчисления сроков в российском законодательстве лишь усложняет понимание норм права участниками гражданского оборота. Во-первых, создаются дополнительные специальные сроки, по отношению годичному сроку исковой давности из перевозки груза (п. 3 ст. 793 ГК РФ), в свою очередь, также являющемуся специальным по отношению к общему трёхлетнему сроку исковой давности (п. 1 ст. 196 ГК РФ). Во-вторых, положения УЖТ РФ, КВВТ РФ и КТМ РФ начинают конкурировать между собой. УЖТ РФ и КВВТ РФ содержат специальные нормы, исходя из смешанного характера перевозки груза, в свою очередь КТМ РФ устанавливает специальную норму по признаку применяемого вида транспорта. Для создания правовой определённости представляется

целесообразным унифицировать все рассмотренные выше сроки, опираясь на годичный срок исковой давности, установленный для простой перевозки груза.

Уникальная разновидность перевозчика – последний (выдающий) перевозчик – характерна только для смешанных перевозок грузов ввиду множественности исполнителей при данном обязательстве и необходимости обособления последнего звена перевозочного процесса. М.С. Орданский, рассматривая причины, по которым претензии предъявляются именно к перевозчику, выдающему груз, называет в качестве одной из них существующую в СССР систему хозрасчёта железных дорог¹⁷¹. Однако в настоящее время российская экономика носит рыночный характер, а подход к определению перевозчика остался прежним. Как представляется, данное обособление всё же необходимо, так как именно данный субъект вступает в правоотношение с грузополучателем по окончании перевозки груза, в связи с чем согласно действующему российскому законодательству именно последний перевозчик несёт всю ответственность за выданный груз:

— норма абз. 2 ч. 2 ст. 403 КТМ РФ называет данное лицо перевозчиком, доставившим груз в конечный пункт перевозки;

— аналогично положение ч. 2 ст. 75 УЖТ РФ: перевозчик транспорта соответствующего вида, выдавший груз;

— нормы ч. 7 ст. 114 КВВТ РФ: перевозчик, осуществляющий деятельность на внутреннем водном транспорте, если конечным пунктом перевозки грузов является речной порт; другой перевозчик, который обслуживает конечный пункт перевозки грузов или в ведении которого находится данный пункт.

Следует отметить, что российское законодательство предоставляет последнему перевозчику правовую возможность возместить понесённые убытки за счёт иных перевозчиков, также участвующих в смешанной

¹⁷¹ См.: Орданский М.С. Указ. соч. С. 142–143.

перевозке груза. Однако положение ч. 5 ст. 79 УЖТ РФ устанавливает обязательное требование наличия вины иных перевозчиков.

Именно данное нормоположение порождает особую разновидность перевозчика, или даже, скорее, группу перевозчиков, чьё исполнение договора смешанной перевозки груза предшествует последнему (выдающему) перевозчику – соперевозчики.

Понимание правового положения соперевозчиков и их отношения к договору смешанной перевозки груза в российской доктрине различно. Например, М.С. Орданский полагает, что субъектами правоотношений являются все перевозчики¹⁷². М.В. Демченко считает, что соперевозчики, во-первых, знают о договоре смешанной перевозки, а во-вторых, подписывают данный договор¹⁷³. В свою очередь, О.Н. Припузова предлагает рассматривать перевозчиков по договору смешанной перевозки грузов «как представителей друг друга при заключении договора ... и соперевозчиками при исполнении ... договора»¹⁷⁴. А.А. Ананьева же отмечает, что в настоящее время договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении строится с возложением обязанностей должника на третьих лиц¹⁷⁵. Итак, точки зрения полярно различаются: от участия всех перевозчиков в заключении договора до объявления всех перевозчиков, кроме одного, третьими лицами. Если рассматривать концепцию перевозчиков как третьих лиц, то приходим к любопытному выводу: ранее рассмотренный последний перевозчик, по существу, должен нести риск наступления гражданско-правовой ответственности по договору, заключённому (по отношению к последнему перевозчику) также третьим лицом.

При наличии постоянных договорных отношений между участниками гражданского оборота излишне извлечённая выгода, несущая издержки

¹⁷² См.: Орданский М.С. Указ. соч. С. 279–281.

¹⁷³ См.: Демченко М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : дис. ... канд. юрид. наук. С. 24.

¹⁷⁴ Припузова О.Н. Гражданско-правовое регулирование договора перевозки грузов внутренним водным транспортом : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. С. 9.

¹⁷⁵ См.: Ананьева А.А. О юридической конструкции договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении // Юридический мир. 2016. № 3. С. 53.

контрагентам, устраняется при последующих договорах. Длительный характер экономических отношений предупреждает модель поведения, согласно которой лицо будет стремиться извлечь максимальную прибыль из единственной сделки ценой полного разрыва дальнейших деловых связей ввиду создания репутации недобросовестного контрагента. Например, контрагенты не могут учесть понесённые при исполнении одного обязательства издержки в будущих правоотношениях с участием тех же лиц. Однако если все перевозчики являются друг другу третьими лицами, не состоящими между собой в договорных отношениях, стремление полностью игнорировать интересы всех последующих перевозчиков берёт верх над стимулом к сохранению деловых связей для дальнейшего сотрудничества.

Итак, основанная проблема множественности исполнителей смешанной перевозки груза также связана с реализацией гражданско-правовой ответственности. Причём данную особенность замечают и зарубежные исследователи. Так, J.F. Wilson отмечает, что основная проблема, с которой сталкиваются стороны договора смешанных перевозок, связана с потенциально большим разнообразием условий перевозки между различными видами транспорта, причём это ещё больше усугубляется существованием ряда транспортных конвенций, налагающих различные режимы ответственности на перевозчиков различных видов транспорта¹⁷⁶. Для решения обозначенной проблемы, например, М.В. Демченко предлагает установить ответственность фактических перевозчиков и оператора перевозки в качестве солидарной¹⁷⁷.

Думается, ошибочно приравнивать перевозчиков, непосредственно осуществляющих физическое перемещение груза в пространстве, к оператору смешанной перевозки груза, осуществляющему организационные и управленческие функции, что будет доказано при анализе его правового положения как субъекта гражданско-правовой ответственности. Однако идея

¹⁷⁶ См.: Wilson J.F. Op. cit. P. 254.

¹⁷⁷ См.: Демченко М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2010. С. 12.

о том, что все фактические исполнители перевозки должны нести гражданско-правовую ответственность, заслуживает поддержки: не только последний перевозчик обязан нести все понесённые убытки.

Роттердамские правила, например, тоже устанавливают ответственность исполняющих сторон по договору так же в качестве солидарной (п. 1 ст. 20). Однако здесь не идёт речь о такой же солидарной ответственности контролирующей стороны.

Российское законодательство в отношении смешанной перевозки груза не устанавливает специальных правил, поэтому необходимо обратиться к общим положениям ГК РФ. Так, лица, совместно причинившие вред, отвечают перед потерпевшим солидарно (п. 1 ст. 1080 ГК РФ); обязанности нескольких должников по обязательству, связанному с предпринимательской деятельностью, являются солидарными (п. 2 ст. 322 ГК РФ). Выбор конкретной нормы зависит от того, что именно имело место – нарушение договора (если перевозчики заключали данный договор) или деликт (если на перевозчиков было возложено исполнение, но договорных отношений нет).

Российское транспортное законодательство, регулируя регрессные требования последнего перевозчика к иным перевозчикам (соперевозчикам), требует установление вины ответчика:

— при нарушении общего срока доставки груза (ч. 2 ст. 75 УЖТ РФ, ч. 2 ст. 109 КВВТ РФ);

— при повреждении или утрате груза (ч. 4 ст. 79 УЖТ РФ, абз. 2 ч. 2 ст. 114 КВВТ РФ);

— при невыполнении нормы перевалки грузов (ч. 3 ст. 114 КВВТ РФ).

Для сравнения: исследователь права Англии М. Dockray отмечает, что в английском праве в рамках иска в связи с повреждением груза грузоотправитель должен доказать только то, что груз был передан перевозчику в хорошем состоянии, а в итоге выдан в повреждённом¹⁷⁸. Данные правила характерны и для транспортных конвенций. Например,

¹⁷⁸ См.: Dockray M. Op. cit. P. 31.

J.F. Wilson отмечает, что Гамбургские правила основываются на критерии предполагаемой вины: перевозчик несёт ответственность за все потери или повреждения груза, когда груз находился в его ведении, если не докажет отсутствие вины¹⁷⁹. В принципе базовые правила об ответственности перевозчиков (при простой перевозке груза) и в российском праве не основываются на вине, виновной гражданско-правовая ответственность становится только в смешанной перевозке груза и только в отношении предыдущих соперевозчиков.

Для принятия на себя риска несения ответственности лицо должно иметь контроль над грузом, иметь возможность оценить его состояние, так как это позволит рассчитать вероятность нарушения обязательства или причинения вреда грузу. Транспортные уставы и кодексы предоставляют такую возможность, однако весьма ограниченную:

— сторона, принимающая груз при его передаче с одного вида транспорта на другой, согласно ч. 2 ст. 69 УЖТ РФ и ч. 1 ст. 107 КВВТ РФ имеет право потребовать взвешивания груза;

— при осуществлении контейнерной перевозки, на основании ч. 5 ст. 69 УЖТ РФ и ч. 2 ст. 108 КВВТ РФ осуществляется только проверка состояния контейнеров и исправности запорно-пломбировочных устройств.

Современные международные перевозки грузов являются контейнерными, так как это сокращает время логистических операций. И использование контейнеров, как, например, отмечает Я.О. Алимова, повышает сохранность грузов при транспортировке, но одновременно ограничивает ответственность перевозчика только внешним состоянием только самого контейнера¹⁸⁰. С данным выводом невозможно не согласиться.

Итак, для наступления гражданско-правовой ответственности соперевозчиков требуется доказательство вины. Далее, перевозчик, принимающий груз от предыдущего перевозчика, в том числе и последний,

¹⁷⁹ См.: Wilson J.F. Op. cit. P. 216.

¹⁸⁰ См.: Унификация и гармонизация в международном частном праве. С. 131.

имеет возможность оценить состояние груза только по косвенным признакам (например, несоответствие веса фактически указанному в транспортных документах или повреждение транспортного контейнера или пломб на нём). В принципе данное положение вещей отвечает интересам всех перевозчиков, кроме последнего, который должен нести стандартную безвиновную ответственность перевозчика, тогда как его соперевожники только виновную.

По мнению В.В. Алтунина, именно принцип виновной ответственности перевозчиков является препятствием для унификации норм права в данной сфере и принятия единого международного регулирования¹⁸¹. Как представляется, позицию сторонников виновной ответственности можно объяснить тем, что главными её бенефициарами являются сами перевозчики, так как именно благодаря особенностям доказывания виновная ответственность на практике фактически превращается в безответственность по своему содержанию.

Однако положительный опыт тоже имеет место быть: к примеру, положения п. 1 ст. 8 Гамбургских правил не называют вину перевозчика в качестве единственного основания, предлагая альтернативный состав:

- намерение причинить утрату, повреждение или задержку груза;
- понимание вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Последнее основание представляет собой правило о разумной предосторожности, соблюдая которую перевозчик сможет ограничить или полностью снять с себя ответственность. Так, норма п. 1 ст. 5 Гамбургских правил снимает ответственность с перевозчика, если он докажет, что предпринял все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать утрату, повреждение груза или задержку. Роттердамские правила также предоставляют перевозчику право доказать то, что причина или одна из причин утраты, повреждения или задержки не может быть отнесена на счёт

¹⁸¹ См.: Алтунин В.В. Ответственность морского перевозчика за невыполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2005. С. 9.

его вины (п. 2 ст. 17) или доказать, что он выполнил своё обязательство проявлять надлежащую осмотрительность (подп. в п. 5 ст. 17).

Действующее российское законодательство, устанавливая правила передачи груза от одного перевозчика к другому, не устанавливает особенности, касающиеся необходимости использования критерия вины: ответственность за несохранность грузов до передачи их с транспорта одного вида на транспорт другого вида лежит на стороне, передающей грузы, после передачи – на стороне, принявшей грузы (ч. 1 ст. 79 УЖТ РФ, абз. 1 ч. 1 ст. 114 КВВТ РФ).

Международные конвенции устанавливают схожие правила:

— п. 1 ст. 4 Гамбургских правил устанавливает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки (п. 1 ст. 4 Гамбургских правил);

— п. 1 ст. 12 Роттердамских правил определяет период ответственности, который начинается с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки и заканчивается в момент сдачи груза.

Различия между требованиями российского законодательства и правилами Конвенций заключаются в том, что Роттердамские правила дополнительно устанавливают право сторон согласовать момент и место получения и сдачи груза (п. 3 ст. 12). Этот момент имеет важное значение, так как в процессе передачи груза могут участвовать не только два перевозчика, но и лицо, осуществляющее услуги по перевалке грузов. Например, ранее транспортное законодательство России содержало оговорку, что передача груза должна быть *фактической* (параграф 105 Правил смешанных перевозок 1956 г.), что позволяет сделать вывод, что перевозчик при передаче груза отвечает в том числе и за действие лиц, осуществляющих перевалку груза. Исследователь Н.Е. Чарцева полагает необходимым также регулировать ответственность перевозчика и в периоды до погрузки на судно и после выдачи груза, чтобы «защитить российского перевозчика от

возложения ... более строгой ответственности, чем на его иностранных конкурентов»¹⁸². Протекционизм, конечно, имеет свои положительные стороны, однако здесь, как представляется, более корректно говорить о защите последнего перевозчика (последнего по отношению к его контрагентам – зарубежным соперевозчикам, ранее участвовавшим в той же смешанной перевозке груза).

Одной из значимых особенностей транспортных конвенций является закрепление нормы об ограничении ответственности перевозчика определённым количественным критерием: 875 расчётных единиц за место или другую единицу отгрузки или 3 расчётными единицами за один килограмм брутто-веса – в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем или когда перевозчик и грузоотправитель согласовали большую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности (п. 1 ст. 59 Роттердамских правил). Предшествующие Роттердамским правилам Правила Гаага-Висби определяют предел в 666,67 расчётных единиц (подп. i п. 5 ст. 4), Гамбургские правила – в 835 расчётных единиц за место или другую единицу отгрузки либо 2,5 расчётной единицы за один килограмм брутто-веса (подп. а и в п. 1 ст. 6).

Интерес представляет исключение из текста последующих транспортных конвенций нормы ст. 5 Правил Гаага-Висби, согласно которой перевозчик вправе отказаться от предусмотренных настоящей Конвенцией всех или некоторых своих прав, и в том числе от прав на освобождение от ответственности. Конечно, перевозчик может и в добровольном порядке отказаться от ограничения собственной ответственности, но рациональный перевозчик, преследующий цель максимизации прибыли и минимизации издержек, не должен пойти на такой шаг, так как это противоречит его собственным интересам.

¹⁸² Чарцева Н.Е. Договор международной морской перевозки груза по коносаменту в линейном судоходстве: национально-правовое и международно-правовое регулирование : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Н.Е. Чарцева. М., 2004. С. 12.

J.F. Wilson, анализируя ограничение ответственности перевозчика, отмечает, что Роттердамские правила сохранили данное ограничение вслед за правилами Гаага-Висби и Гамбургскими, лишь изменив количественный критерий¹⁸³. Более чем за восьмидесятилетний временной промежуток, разделяющий Правила Гаага-Висби с Роттердамскими правилами, конечно, произошло повышение ценности перевозимых грузов с повышением общего технического развития общества: около 7,8 млн. руб. за 30 т брутто-веса стандартного морского сорокафутового контейнера по Роттердамским правилам (исходя из расчёта 85,98 руб. за одну единицу специальных прав заимствования¹⁸⁴, которому соответствуют расчётная единица конвенций).

Учитывая, в российском праве подобное правило отсутствует, прибегнем к сравнению с правовым институтом объявленной стоимости груза, выполняющем в российском праве функцию ограничения ответственности перевозчика (абз. 2 п. 2 ст. 796 ГК РФ).

Необходимо понять цель объявления ценности груза. Так, например, цель, которую изначально планировал законодатель, называют А.С. Шевченко и Г.Н. Шевченко: во-первых, ограничение ответственности перевозчиков, во-вторых, возможность грузоотправителя защитить свои права¹⁸⁵. Раскрывая вторую функцию, приведём позицию Н.В. Литаренко, который относит объявленную стоимость груза к заранее оценённым убыткам¹⁸⁶. А.В. Муратова и Е.В. Ахтямова полагают, что в этом случае действует свобода договора и ответственность может быть как увеличена, так и уменьшена¹⁸⁷. Это позволяет сторонам обязательства учитывать размер потенциальных издержек, которые они могут понести при нарушении

¹⁸³ См.: Wilson J.F. Op. cit. P. 237.

¹⁸⁴ Официальные курсы валют на заданную дату, устанавливаемые ежедневно : Банк России. URL: https://cbr.ru/currency_base/daily/ (дата обращения: 17.12.2022).

¹⁸⁵ См.: Шевченко А.С. Указ. соч. С. 16.

¹⁸⁶ См.: Литаренко Н.В. Неустойка как форма ответственности в международном коммерческом обороте : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2019. С. 150.

¹⁸⁷ См.: Муратова А.В. Особенности ответственности сторон по договору транспортной экспедиции / А.В. Муратова, Е.В. Ахтямова // Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности : Материалы VI Всеросс. науч.-практ. конф. (Уфа, 23 ноября 2022 года) / Науч.-исслед. ин-т проблем правового государства. Уфа, 2023. С. 168.

обязательства, или стоимость такого нарушения, если это будет более рационально в рамках конкретного обязательства.

Законодатель отчасти создаёт идеальное право, которое, сталкиваясь с корыстными интересами реальных участников гражданского оборота, искажает изначально планируемые функции. Или более точно: реальные участники гражданского оборота начинают действовать именно так, как это позволяет норма права, которая не учитывает подлинной мотивации субъектов права. Как результат, отмечает П.В. Ремишевский, отсутствие ограничений к объявлению стоимости груза приводит к тому, что грузоотправители завышают реальную стоимость груза для получения большей компенсации¹⁸⁸. И противоположное действие П.В. Ремишевский оценивает тоже негативно: по мнению автора, императивное ограничение ответственности «приводит к неоправданной защите имущественных интересов перевозчиков»¹⁸⁹. Изначально благая идея объявления стоимости груза может быть совершенно искажена, если перевозчик или грузоотправитель, соответственно, настоят на излишне низкой или высокой стоимости груза.

На более разумное решение обращают внимание М.А. Бажина и В.Д. Туктамышев, которые, анализируя ответственность перевозчика по гражданскому праву Словении, обращают внимание на наличие оценочной категории «дорогостоящая (ценная) вещь», исполняющей функцию, схожую с объявлением ценности груза в России¹⁹⁰. Зарубежный опыт правового регулирования говорит о том, что применение при перевозке объявленной (согласованной) стоимости груза требуется только в случае, если стоимость груза невозможно установить объективно. В.Г. Голубцов верно замечает, что термин «объективно» используется в качестве требования к поведению лица

¹⁸⁸ См.: Ремишевский П.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 10.

¹⁸⁹ Ремишевский П.В. Указ. соч. С. 10.

¹⁹⁰ См.: Бажина М.А. Ответственность перевозчика по законодательству Российской Федерации и Республики Словения: сравнительная характеристика / М.А. Бажина, В.Д. Туктамышев // Транспортное право. 2020. № 2. С. 15–17.

относительно его сравнения со средним субъектом, действующим в тех же обстоятельствах¹⁹¹. Говоря языком экономического анализа, можно сказать, что объективно – значит рационально.

Касательно видов перевозчиков, определяемых по видам транспорта, также существуют особенности их участия в смешанной перевозке груза как субъектов гражданско-правовой ответственности.

Например, морская перевозка отличается применением большого числа форм транспортных документов; по оценкам Ю.Н. Игнатова, в настоящее время их насчитывается более четырёхсот¹⁹². Разнообразие форм документов требует от участников гражданского оборота их оценки на соответствие императивным требованиям национального права, предъявляемым к транспортным документам.

В российском правоприменительной практике известно противоречие между позицией Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации и положениями КТМ РФ, которые по-разному понимают термин «торговое мореплавание». Так, например, КТМ РФ не признаёт в качестве такового смешанное плавание или международные перевозки посредством внутреннего водного транспорта¹⁹³.

Правопорядок, основанный на системе общего права, в отличие от правопорядка стран системы континентального права, сталкивается с собственными проблемами, касающимися наличия множества отдельных судебных прецедентов. Так, М. Dockray отмечает, что неопределённость в отношении характера ответственности морского перевозчика по общему праву является серьёзной проблемой, однако сейчас большинство грузов перевозится по специальным контрактам¹⁹⁴. В качестве обозначенных автором контрактов, например, можно рассматривать договоры,

¹⁹¹ См.: Голубцов В.Г. Оценочные понятия в европейском частном праве // Legal Concept = Правовая парадигма. 2019. Т. 18, № 2. С. 24.

¹⁹² См.: Игнатова Ю.Н. Виды фрахтования на время по морскому праву // Юрист. 2013. № 17. С. 24.

¹⁹³ См.: Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации. 1987 - 2005 годы / ред. С.Н. Лебедев, А.И. Лобода, Д.Б. Филимонов. М.: Статут, 2009. С. 200.

¹⁹⁴ См.: Dockray M. Op. cit. P. 28.

содержащиеся в терминах ИНКОТЕРМС и Правилах Гаага-Висби или Гамбургских правилах.

Железнодорожные перевозки и особенности споров по их поводу имеют особенное значение в советском праве. Например, Е.В. Любимова отмечает, что советское процессуальное законодательство определяло споры из договоров с участием железнодорожного транспорта как значимые¹⁹⁵. Международные конвенции не уделяют внимания железнодорожным перевозкам, так они зачастую или носят только внутригосударственный характер, или затрагивают интересы только двух государств, между которыми осуществляется железнодорожное сообщение.

Кроме собственно перевозчиков, в смешанной перевозке грузов принимает участие и специализированный субъект, характерный только для данного вида гражданско-правовых обязательств в целом и транспортных обязательств в частности, – оператор смешанной перевозки груза. В зависимости от конструкции договора и применяемых правовых норм национального права или международных конвенций само понимание личности оператора перевозки, а значит, и его правовое положение и связанные с этим особенности несения гражданско-правовой ответственности, отличаются. Как отдельный субъект перевозочной деятельности оператор смешанной перевозки предусмотрен Конвенцией о международных смешанных перевозках грузов 1980 г., однако данный договор вплоть до настоящего времени не вступил в силу. В.А. Канашевский между тем отмечает, что смешанные перевозки одновременно регулируются множеством отдельных конвенций¹⁹⁶, Е.М. Тужилова-Орданская в целом говорит о давно появившейся необходимости кодификации всего транспортного законодательства, как вариант предлагается формирование «принципиальных постулатов и принципов»¹⁹⁷.

¹⁹⁵ См.: Любимова Е.В. Влияние «значимости» спора на вопросы подсудности гражданских и административных дел / Е.В. Любимова // *Ex Jure*. 2018. № 2. С. 107.

¹⁹⁶ См.: Канашевский В.А. Указ. соч., С. 443.

¹⁹⁷ См.: Тужилова-Орданская Е.М. К проблеме формирования системы транспортного законодательства // *Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной*

Точки зрения российских учёных-юристов в отношении оператора перевозки различны, однако среди них можно обнаружить некоторые закономерности.

Деятельность оператора перевозки является комплексной, объединяющей в себе элементы множества гражданско-правовых обязательств. Например, по мнению М.В. Демченко, оператор перевозки, во-первых, осуществляет саму перевозку, а во-вторых, обеспечивает её осуществление¹⁹⁸. О.Н. Садиков, также говорящий о комплексном характере, полагает, что оператор перевозки имеет черты как экспедитора, так и перевозчика¹⁹⁹. А.А. Ананьева делает акцент на процессе управления перевозкой, что, в свою очередь, включает в себя и организацию перевозки, в связи с этим оплата услуг оператора включает в себя услуги по перевозке и управлению²⁰⁰. Сложность выделения оператора из других субъектов, участвующих в смешанной перевозке груза, как раз в том, что оператор формально также может являться перевозчиком, но при этом в отличие от собственно перевозчика он обладает и иной функцией – управление всей перевозкой. Осуществлять управление и контроль перевозочным процессом должно только одно лицо, а значит, в отличие от множества перевозчиков, в смешанной перевозке груза может существовать только один оператор перевозки.

Далее, раз оператор может быть только один, то и гражданско-правовая ответственность такого лица перед грузоотправителем закономерно должна быть единой. Так, В.А. Канашевский называет оператора перевозки «лицом, ответственным за осуществление смешанной перевозки»²⁰¹. М.В. Демченко выделяет ответственность оператора за всю смешанную перевозку в целом в

деятельности : материалы VI Всеросс. науч.-практ. конф. (Уфа, 23 ноября 2022 года) / Науч.-исслед. ин-т проблем правового государства. Уфа, 2023. С. 197.

¹⁹⁸ См.: Демченко М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. С. 11.

¹⁹⁹ См.: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит., 1981. С. 242.

²⁰⁰ См.: Ананьева А.А. Операторские услуги по управлению перевозками как новый вектор развития смешанного пассажирского сообщения // Транспортное право. 2018. № 2. С. 5.

²⁰¹ Канашевский В.А. Указ. соч. С. 444.

качестве отдельного признака оператора наряду с материальным содержанием самого правоотношения²⁰². С.Ю. Морозов также говорит об ответственности, но при этом делает вывод, что в качестве оператора может выступать транспортный экспедитор, если он «принимает на себя единую ответственность»²⁰³, А.В. Муратова и Е.В. Ахтямова связывают ответственность экспедитора с «нарушением договорной дисциплины» перевозчика, которого он выбрал²⁰⁴.

Да, российское право не знает такого субъекта перевозочной деятельности, как оператор смешанной перевозки, однако как представляется, оператор – это не только лицо, принимающее на себя единую ответственность, это также и лицо, организующее перевозочный процесс и управляющее им, а значит, не следует приравнивать оператора к транспортному экспедитору. Так, например, в зарубежных правовых порядках, знающих институт как оператора, так и экспедитора, в науке два данных субъекта чётко разграничиваются. Например, J.F. Wilson обращает внимание на то, что оператор перевозки, в отличие от транспортного экспедитора, несёт единую ответственность перед грузоотправителем за весь транзит груза, а грузоотправитель при этом лишён любых правовых связей с фактическими перевозчиками²⁰⁵.

Следовательно, именно факт единовременного участия в смешанной перевозке груза только единственного оператора смешанной перевозки определяет объективную необходимость единого характера гражданско-правовой ответственности перед грузоотправителем.

В зарубежном праве проблемы также имеют место, и связаны они как раз с гражданско-правовой ответственностью. Например, исследователи немецкого права обращают внимание, что при перевозке груза агент не несёт

²⁰² См.: Демченко М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. С. 11.

²⁰³ Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2003. С. 8.

²⁰⁴ Муратова А.В. Указ. соч. С. 164.

²⁰⁵ См.: Wilson J.F. Op. cit. P. 253.

убытков, так как их возмещает принципал-грузоотправитель, однако именно это защищает фактически перевозчиков от исков грузоотправителя²⁰⁶. В России же В.В. Тюпа указывает, что как раз «отсутствие “единого управляющего звена” на стороне перевозчиков» делает договор смешанной перевозки «недостаточно удобным в применении, поскольку отсутствует участник отношений, выступающий от имени всех исполнителей сразу»²⁰⁷. Таким образом, оператор-агент становится посредником в отношениях между профессиональными участниками перевозочной деятельности и грузоотправителем-непрофессионалом, позволяя защищать интересы обеих сторон. Однако отсутствие риска несения убытков, как представляется, негативно влияет на стимул оператора-агента к добросовестному исполнению собственных обязанностей, так как рациональный подход требует от лица минимизировать собственные издержки, а значит, такой оператор не имеет стимула к осмотрительному осуществлению обязательства, так как риск несения ответственности отсутствует.

Так как российское законодательство не знает фигуры оператора перевозки, основные правовые нормы, регулирующие его правовой статус, содержатся в международных источниках. Например, норма ч. 2 ст. 1 Конвенции о смешанных перевозках грузов 1980 г. определяет оператора смешанной перевозки через три признака:

- это любое лицо, которое от собственного имени заключает договор смешанной перевозки;
- он выступает как сторона договора, а не как агент грузоотправителя или перевозчиков;
- он принимает на себя ответственность за исполнение договора.

Данная Конвенция детально регулирует вопрос гражданско-правовой ответственности оператора смешанной перевозки, а именно:

²⁰⁶ См.: Егорова М.А. Деликтные обязательства и деликтная ответственность в английском, немецком и французском праве : учеб. пособие / М.А. Егорова, В.Г. Крылов, А.К. Романов; ред. М.А. Егорова. М.: Юстицинформ, 2017. С. 323.

²⁰⁷ Тюпа В.В. Указ. соч. С. 15.

— Определяет период ответственности с момента принятия груза оператором в своё ведение и до момента выдачи груза (ч. 1 ст. 14). Данное положение во многом является стандартным для перевозочных обязательств, а потому это не является отличительным признаком.

— Включает основание освобождения оператора от ответственности на основании так называемой теории «маргинальной руки», ранее рассматриваемой в настоящей работе: оператор несёт ответственность, если не докажет, что он принял все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать утраты, повреждения или задержки груза (ч. 1 ст. 16). Данная норма представляется прогрессивной, так как стимулирует оператора принимать меры к минимизации вероятности деликта, что позволит ему при необходимом уровне предосторожности избежать ответственности. Возможность учёта данного «добросовестного» и рационального поведения положительно сказывается на стремлении оператора выполнять свои обязательства качественно. Строгая ответственность, снимаемая только действием непреодолимой силы, полностью подавляет инициативу оператора, так как вне зависимости от принятия или непринятия мер предосторожности ответственность всё равно наступит, а значит, нет рациональной причины соблюдать предосторожность.

— Определяет пределы ответственности оператора в размере 920 расчётных единиц за единицу груза или 2,75 расчётных единиц за килограмм брутто-веса (ч. 1 ст. 18). Рассматриваемое положение является уже четвёртым из ряда подобных, и вновь количественная характеристика отличается. Конечно, постепенное увеличение предела (666,67; 835; 875; 920) заслуживает положительной оценки с точки зрения защиты интересов грузоотправителя, однако рационального объяснения, почему именно данные значения должны являться пределом, не ясны.

— Определена исковая давность требований, предъявляемых оператору смешанной перевозки, – два года в целом или шесть месяцев с даты выдачи груза, при условии неуведомления грузоотправителем

оператора о претензии (ч. 1 ст. 25). Данное положение, если судить по хронологии принятия, стало причиной установления соответствующего срока и в Роттердамских правилах (п. 1 ст. 62), но уже применительно к требованиям из смешанной перевозки груза в целом, а не только касательно оператора. Особый интерес представляет сокращённый шестимесячный срок, в течение которого фактически необходимо заявить о намерениях подачи иска. Данный срок, как представляется, во-первых, дисциплинирует участников гражданского оборота, требуя более ответственно относиться к защите собственных интересов, во-вторых, повышает правовую определённость оператора в прогнозировании поведения контрагентов (отсутствует необходимость в течение двух лет или одного года в России учитывать риск подачи иска и, как следствие, риск несения убытков по итогам рассмотрения спора в суде). Причём следует отметить, что сокращённый срок никак не влияет на ограничение права на судебную защиту: лицо сохраняет право на подачу иска в течение двух лет, если был соблюден данный специфический «претензионный порядок».

Следующей международной конвенцией, представляющей интерес для исследования гражданско-правовой ответственности оператора смешанной перевозки, являются Роттердамские правила. В данных Правилах фигура оператора включается в правовой феномен «контролирующая сторона» (п. 13 ст. 1, ст. 51). Интерес представляет то, что именно данные Правила конкретизируют правомочия контролирующей стороны, которые в российской доктрине передаются фразами «управление перевозкой», «контроль над перевозкой» и т.д.

Так, положения п. 1 ст. 50 Роттердамских правила наделяют контролирующую сторону правом:

- давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки;
- получать груз в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования;

— заменять грузополучателя любым другим лицом, включая контролируемую сторону.

R.L. Miller и F.B. Cross, например, видят в качестве основания для дачи оператором указаний «непрактичность или недоступность доставки силами конкретного перевозчика и наличие коммерчески разумной замены другим перевозчиком»²⁰⁸. Конечно, можно сказать, что замена одного перевозчика другим – это изменение договора перевозки, а значит, является недопустимым. Однако следует понимать, что договор смешанной перевозки груза заключается между грузоотправителем и оператором перевозки и именно последний сам определяет, каким образом груз будет доставлен, поэтому замена конкретного перевозчика не является изменением самого договора смешанной перевозки.

Роттердамские правила соблюдают баланс между положениями контролирующей стороны и перевозчика. Если на одну сторону в ходе исполнения обязательства налагаются дополнительные обязанности, то это балансируется предоставлением такому лицу дополнительных прав: перевозчик вправе получить от контролирующей стороны обеспечение в отношении суммы дополнительных расходов, потерь или ущерба, которые, как разумно ожидает перевозчик, возникнут в связи с выполнением какой-либо инструкции (п. 3 ст. 50). Данное положение также апеллирует к рациональности контролирующей стороны, так как, понимая, что каждая инструкция имеет вполне конкретную денежную стоимость, разумное лицо будет давать перевозчику максимально эффективные инструкции, так как это напрямую влияет на риск несения дополнительных издержек контролирующей стороной.

Перевозчик, в свою очередь, выступает в качестве подчинённого субъекта, который наряду с предоставленным правом требовать обеспечение в соответствии с нормой п. 4 ст. 50 несёт ответственность за утрату, или

²⁰⁸ См.: Miller R.L. Business Law: Alternate Edition / R.L. Miller, F.B. Cross. Twelfth edition. South-Western Central Learning, 2013. P. 367.

повреждение груза, или задержку в его сдаче в результате невыполнения инструкций контролирующей стороны. В связи с этим интересно замечание А.А. Ананьевой, считающей, что в отношениях с оператором действует «принцип оперативной презумпции вины»²⁰⁹. В отношениях *перевозчик – оператор* именно последний является профессиональным субъектом, обладающим необходимыми компетенциями в управлении перевозками, именно поэтому перевозчик не должен ставить под сомнение необходимость тех или иных указаний оператора, а значит, ответственность за нарушение инструкций действительно должна быть безвиновной.

Российское законодательство не применяет понятие «оператор смешанной перевозки груза», вместо него используется понятие «транспортный экспедитор», как следствие, и гражданско-правовое обязательство конструируется как транспортно-экспедиционное. Российская Федерация не является в этом отношении единичным случаем, как отмечает В.А. Канашевский, множество национальных законодательств не знают фигуры оператора смешанной перевозки, соответствующее ему лицо квалифицируется в качестве транспортного экспедитора²¹⁰.

Тем не менее стоит отметить, что термины «оператор смешанной перевозки» и «транспортный экспедитор» не следует считать синонимами. В юридическом контексте эти понятия различаются, поскольку юридический язык, в отличие от национальных общегражданских языков, исключает присутствие синонимичных конструкций, что автоматически подразумевает существование различий между данными терминами. Понятие «оператор смешанной перевозки» представляет собой отдельную правовую категорию, которая появилась в правовых системах позже, чем термин «транспортный экспедитор», будучи своего рода эволюцией последнего.

²⁰⁹ Ананьева А.А. Роль операторских услуг по управлению перевозками и ответственности за их ненадлежащее выполнение как условие развития смешанного пассажирского сообщения // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 11. С. 85.

²¹⁰ См.: Канашевский В.А. Указ. соч. С. 447.

В противовес универсальному обязательству оператора смешанной перевозки, включающей в себя полный контроль над процессом перевозки груза, обязательство транспортного экспедитора является более узким по своему содержанию. Так, например, С.Ю. Морозов полагает, что перевозка грузов не может быть предметом транспортной экспедиции, так как организация перевозки не включает, собственно, саму перевозку²¹¹. Организация перевозки предполагает создание перевозочных обязательств, направленных на перемещение груза, тогда как управление перевозкой предполагает ещё и полномочия по изменению данных обязательств, как, например, контролирующая сторона в рамках Роттердамских правил вправе давать инструкции перевозчику.

Главное различие в статусе гражданско-правовой ответственности транспортного экспедитора и оператора смешанной перевозки подчёркнуто J.F. Wilson, который отмечает, что транспортный экспедитор, как правило, выступает агентом грузоотправителя, заключая отдельные договоры перевозки с каждым перевозчиком, что тем самым исключает личную ответственность при перегрузке груза с одного вида транспорта на другой²¹². Таким образом, можно констатировать, что правовой институт транспортного экспедитора предназначен для применения в рамках простой перевозки груза, когда его перемещение не осложняется дополнительными логистическими операциями по перевалке груза, его хранению и так далее.

Российский законодатель, не регулируя особенности положения транспортного экспедитора при работе с несколькими перевозчиками, уделяет достаточное внимание формальной стороне транспортно-экспедиционной деятельности, отчасти даже избыточно. Так, В.В. Кулешов отмечает, что экспедиторские документы вместо необходимой информации содержат второстепенные вопросы, в связи с этим исследователь обоснованно полагает, что, например, «цвет шариковой ручки ... не имеет

²¹¹ См.: Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции. С. 8.

²¹² См.: Wilson J.F. Op. cit. P. 253.

правового значения»²¹³. Уходить в крайность, создавать право ради самого права, принося в жертву действительные материальные отношения и возникающие в ходе их реализации проблемы, представляется неразумным.

Последнюю группу субъектов гражданско-правовой ответственности при смешанной перевозке грузов – грузоотправителя и грузополучателя – необходимо также рассматривать в рамках исследования ответственности перевозчиков, так как именно с помощью обязанностей грузоотправителя и грузополучателя и риска несения ими ответственности достигается баланс в перевозочном обязательстве. Именно таким образом можно устранить абсолютную пассивность грузоотправителя, заключающуюся в том, что он не будет предпринимать никакие меры предосторожности, полностью полагаясь на перевозчика, или, например, ненадлежащим образом упаковывать груз или заполнять транспортные контейнеры. Как обоснованно полагает S. Shavell, что если даже при наличии строгой ответственности показать лицам, что они будут нести ответственность именно за их деятельность, но не за какую другую, то так достигается стимулирование к должной осторожности²¹⁴.

Однако не все исследователи поддерживают идею разделения ответственности между перевозчиком и грузоотправителем. Например, О.Н. Припузова считает, что предусмотренные положениями ст. 118 КВВТ РФ обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности, перекладывают бремя доказывания вины на грузополучателя, что противоречит правилу п. 2 ст. 401 ГК РФ о презумпции вины²¹⁵. Исходя из данной точки зрения, представляется, что исследователь придерживается идеи о необходимости строгой ответственности перевозчика без допущения любых исключений, однако данное положение неэффективно для гражданского оборота. Экономический анализ права говорит, что строгая

²¹³ Кулешов В.В. Заключение договора транспортной экспедиции и экспедиторские документы // Транспортное право. 2009. № 2. С. 18.

²¹⁴ См.: Handbook of Law and Economics / eds. A.M. Polinsky, S. Shavell. Amsterdam: Elsevier, 2007. P. 161.

²¹⁵ См.: Припузова О.Н. Указ. соч. С. 12.

ответственность и полная безответственность одинаково негативно влияют на принимаемые меры предосторожности по предотвращению причинения вреда или нарушения обязательства.

Менее категорична в своих суждениях М.А. Соловьева, рассуждающая о случаях гражданско-правовой ответственности грузоотправителей. Учёный предлагает рассматривать оплату грузополучателем причитающихся перевозчику платежей в качестве обязанности по оплате перевозки, а не юридической ответственности за принятие груза²¹⁶. Предложение заслуживает внимания: как было определено ранее, юридическая ответственность связана с причинением вреда или нарушением обязательства, но полная оплата перевозки не является результатом нарушения договора или совершённого деликта, это нормальный ход гражданско-правового обязательства.

Действующее российское законодательство прямо называет в качестве основания для возникновения гражданско-правовой ответственности грузоотправителя при смешанной перевозке груза невыполнение среднесуточной плановой или согласованной нормы погрузки и выгрузки вагонов на данные сутки (абз. 5 ч. 1 ст. 94 УЖТ РФ).

Не названными прямо в качестве основания возникновения гражданско-правовой ответственности грузоотправителя, но логически выводимые из норм транспортных уставов и кодексов (ч. 1 ст. 74 УЖТ РФ, ч. 3 ст. 110 КВВТ РФ), являются недостатки в предоставленном грузоотправителем специальном оборудовании, необходимом для перевозки (например, средства пакетирования, оборудование для крепления груза и т.д.). Так как рассматриваемые нормы прямо обязывают грузоотправителя предоставлять указанные средства, предоставившее их лицо должно нести ответственность за их качество, иначе её отсутствие (точнее отсутствие возможных издержек за нарушение указанной обязанности) закономерно

²¹⁶ См.: Соловьева М.А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии (сравнительно-правовое исследование) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2012. С. 10.

приведёт к формальному исполнению обязанности, что в конечном счёте повлияет на риск повреждения или утраты груза во время перевозки.

Причём интерес представляет и тот факт, что не только грузоотправитель обеспечивает необходимым оборудованием перевозчика: согласно нормам ч. 2 ст. 74 УЖТ РФ само оборудование транспортных средств для смешанной перевозки осуществляется портом, перевозчиком этот процесс осуществляется только в соответствии с договором между ним и портом. Однако аналогичная норма ч. 1 ст. 110 КВВТ РФ налагает обязанность по оборудованию транспортных средств не на порт, а на организацию, осуществляющую перевалку грузов в этом порту. Представляется, что норма КВВТ РФ является более определённой, так как оборудование транспортных средств под перевозку связано с процессом перевалки и логично, что данную функцию также должно осуществлять одно и то же лицо.

Из международных источников Роттердамские правила в п. 2 ст. 13 предусматривают, что перевозчик и грузоотправитель могут договориться о том, что погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза должны выполняться грузоотправителем или грузополучателем. Таким образом, ещё одним основанием для ответственности грузоотправителя является нарушение указанной выше обязанности: перевозчик не должен нести ответственность в случае принятия грузоотправителем на себя риска повреждения груза при его обработке. При этом Роттердамские правила дополнительно устанавливают ответственность грузоотправителя ещё и за потери или ущерб, понесённые перевозчиком, вызванные нарушением обязательств грузоотправителя (п. 1 ст. 30).

Роттердамские правила устанавливают гражданско-правовую ответственность, но по своей сути эта ответственность является законной, стороны не могут устанавливать особенности её определения. Так, Н.В. Литаренко замечает, что международные договоры в сфере перевозок предоставляют право установления неустоек только перевозчику, это

односторонний подход²¹⁷. Представляется допустимым предоставить такую возможность и грузоотправителю, только основанием для исчисления должна стать не стоимость груза или определённое количество расчётных единиц, а размер платы по договору перевозки в качестве предельной величины, так как перевозчик не должен извлечь из нарушения грузоотправителем большей выгоды, нежели он получил бы из нормального исполнения договора.

Наличие нескольких участников и необходимость осуществления множества взаимодействий между ними, таких как последовательная передача груза, для выполнения обязательства создают множество возможностей для злоупотребления субъектами своими субъективными гражданскими правами. Это, в конечном счёте, нарушает доверие между контрагентами и снижает общую экономическую эффективность взаимодействия. Для обеспечения качественного выполнения обязательства и повышения доверия между субъектами, участвующими в перевозке груза, целесообразно рассмотреть возможность регулирования взаимодействия между контрагентами по гражданско-правовому договору с использованием смарт-контрактов²¹⁸.

А.А. Волос определяет смарт-контракт как «особую форму договора, предопределяющую специфику порядка и способов заключения договора, осуществления прав и исполнения обязанностей сторон, прекращения договорных отношений»²¹⁹. Согласимся, что это действительно именно отдельная форма гражданско-правового договора, а не вид договора, так как в форму смарт-контракта можно заключить любое обязательство, в том числе и перевозочное.

²¹⁷ См.: Литаренко Н.В. Указ. соч. С. 14.

²¹⁸ См. подробнее: Назаров М.Ю. Правовое регулирование смешанной перевозки груза посредством смарт-контракта // *International Law Journal*. 2023. Т. 6. № 8. С. 94–98.

²¹⁹ Ахмедов А.Я. Концепция правового регулирования отношений, осложнённых использованием смарт-контрактов : монография / А.Я. Ахмедов, А.А. Волос, Е.П. Волос; ред. А.А. Волос. М.: Проспект, 2021. С. 27–28.

В рамках смешанной перевозки груза применение смарт-контракта представляется актуальным по причине сложности взаимодействия между несколькими транспортными организациями, участвующими в перевозке груза. Так, нормами гражданского законодательства предусмотрено заключение узлового соглашения между перевозчиками различных видов транспорта (ст. 799 ГК РФ, ст. 112 КВВТ РФ). Смарт-контракт, созданный оператором смешанной перевозки, как раз может являться данным узловым соглашением – он обеспечит возможность юридического взаимодействия нескольких перевозчиков при передаче груза в процессе его смешанной перевозки.

Для того чтобы участники правоотношений воспользовались данным механизмом, это должно иметь выгоду. Например, представляется необходимым выделить, в частности:

- невозможность сторон произвольно отказаться от исполнения договора;
- дополнительные возможности для обеспечения исполнения обязательства;
- возможность осуществления внешнеэкономической деятельности;
- устойчивость к санкционному давлению со стороны иностранных государств.

Приведённые достоинства, как представляется, способны побудить участников гражданских правоотношений к использованию смарт-контрактов.

Однако, кроме положительных аспектов, существуют и отрицательные моменты, недостатки. Например, А.А. Волос выделяет несколько таких аспектов – от сложности правового статуса вследствие использования для смарт-контрактов криптовалюты, не рассматривающейся государством в качестве валюты, до логики смарт-контракта, слабо понятной для большинства людей, не являющихся программистами²²⁰.

²²⁰ См.: Ахмедов А.Я. Указ. соч. С. 39–41.

Часть недостатков серьёзные, часть преодолевается. Рассмотрим, каким именно образом. Итак, вопрос о криптовалюте и её статусе. Вместо смарт-контрактов на базе блокчейнов криптовалют можно использовать платформу цифрового рубля. По словам заместителя председателя Центробанка РФ А.Б. Заботкина, Банк России рассматривает возможность внедрения «окрашивания цифровых рублей»²²¹. Таким образом, в случае внедрения данной функции платформа цифрового рубля должна будет поддерживать смарт-контракты; как следствие, обращаться к использованию криптовалюты уже необязательно – первый недостаток устранён.

Недостатки, связанные с возможными техническими ошибками и связанной с этим деятельностью программистов. Для контроля данных недостатков необходимо привлекать к разработке смарт-контракта команду из юристов, как лиц, способных сформулировать необходимые, юридически действительные условия договора, и программистов, как лиц, способных перевести данные условия на специальный язык программирования. При обнаружении ошибок и недостатков смарт-контракта в процессе экономической деятельности внедрять новые версии данного смарт-контракта. Неясность программного кода смарт-контракта для рядовых участников гражданских правоотношений устраняется как возможностью любого лица ознакомиться с содержанием любого смарт-контракта, содержащегося в блокчейне, так и, например, публичным размещением оператором перевозки на своём интернет-сайте заключения независимых специалистов о безопасности данного смарт-контракта.

Кроме того, возникает проблема «негибкости» смарт-контракта, которая связана с тремя основными аспектами.

Во-первых, невозможность изменения смарт-контракта обязывает создавать новые контракты в случае выявления ошибок или необходимости его обновления. Однако старый контракт при этом продолжает существовать,

²²¹ Банк России рассмотрит вопрос об «окрашивании» цифровых рублей : РБК.Крипто. URL: <https://www.rbc.ru/crypto/news/64f73cef9a794773a28203a5?ysclid=ln089ajz2q238769226> (дата обращения: 26.09.2023).

что требует ограничения взаимодействия с недействующей версией смарт-контракта. Смарт-контракт оператора перевозки можно рассматривать как публичную оферту (п. 2 ст. 437 ГК РФ) с возможностью её отзыва согласно ст. 436 ГК РФ. Таким образом, взаимодействие с контрактом должно быть возможным только при действующей оферте оператора перевозки, имеющей установленный срок действия, после истечения которого взаимодействие становится невозможным для новых грузоотправителей. Это обеспечит защиту интересов участников правоотношений, особенно если оператор создаёт новый контракт или прекращает транспортную деятельность.

Во-вторых, смарт-контракт должен содержать механизм расторжения договора перевозки, учитывая требования ст. 782 ГК РФ. При отказе от договора со стороны грузоотправителя, смарт-контракт должен передать провозную плату всем перевозчикам, участвовавшим в перевозке. Если перевозчик отказывается от договора, он должен лишиться оплаты в пользу заказчика в соответствии с принципами экономической эффективности. Если груз не был передан до отказа от договора, он считается утраченным, и перевозчик должен возместить полную стоимость груза.

В-третьих, «негибкость» смарт-контракта проявляется в случае повреждения груза, когда необходимо определить размер убытков грузоотправителя. Полная оплата провозной платы перевозчику невозможна, так как требуется определить размер ущерба и осуществить его возмещение через смарт-контракт, чтобы избежать судебных разбирательств. Смысл регулирования перевозочных отношений через смарт-контракт заключается в снижении транзакционных издержек, включая судебные расходы.

Решением проблемы, как представляется, должна стать возможность осуществления передачи груза от одного перевозчика другому и (или) от перевозчика грузополучателю. Данная передача груза не может ограничиваться лишь транзакцией о передаче груза, а должна включать в себя также информацию о размере ущерба, причинённого грузу. Очевидно, что передающий перевозчик не проявляет интереса к фиксации размера

ущерба, поскольку это напрямую затрагивает его имущественные интересы. В связи с этим он стремится избежать фиксации данного факта, несмотря на то, что без этих сведений невозможно осуществить дальнейшую передачу груза и, как следствие, продолжить перевозку. В данном случае решением является внедрение смарт-контрактов, которые предписывают обязательное присутствие нескольких электронных подписей для выполнения программного кода (механизма мультиподписи).

В ходе смешанной перевозки груза на любом этапе передачи груза участвуют три субъекта: передающий груз (грузоотправитель или перевозчик), принимающий груз (перевозчик или грузополучатель) и оператор смешанной перевозки, который координирует весь процесс перевозки. Таким образом, возможна реализация электронной подписи от двух из трёх участников. Для осуществления передачи груза необходимы подписи любых двух лиц, принимающих участие в перевозке на текущий момент.

Например, если груз передаётся без повреждений, перевозчик и грузополучатель могут без вопросов подписать необходимые транзакции. Однако если груз повреждён и обе стороны не могут достичь соглашения относительно размера ущерба, оператор перевозки вмешивается в процесс и имеет право подписать транзакцию (таким образом, достаточное количество подписей достигается с помощью подписей оператора и грузополучателя или оператора и перевозчика). Предложенный механизм мультиподписи позволяет предотвратить злоупотребление одной из сторон отказом согласовывать размер ущерба и обеспечивает непрерывное исполнение смарт-контракта.

В итоге смарт-контракт обеспечивает стабильность условий договора, предотвращает произвольный отказ от исполнения договора и уменьшает транзакционные издержки благодаря возможности автоматического исполнения условий договора самим программным кодом данного контракта (например, списание размера провозной платы со счёта грузоотправителя и

зачисление на счёт перевозчика, расчёт размера возмещения вреда исходя из процента повреждения груза и т.д.). В данном контексте смарт-контракт представляет собой форму заключения узлового соглашения между перевозчиками, обеспечивая удобство взаимодействия нескольких транспортных организаций и возможность оперативного привлечения новых перевозчиков к данной перевозке груза.

1.4. Разграничение гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке груза и гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке пассажиров и багажа

В рамках настоящей работы уже поднимался вопрос о соотношении перевозки грузов с перевозкой пассажиров и багажа. Представляется необходимым провести анализ возможности и целесообразности построения единого представления о гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках двух указанных видов объектов с целью использовать идеи и концепции, применяемые при перевозке пассажиров в перевозке грузов. Данная необходимость вызвана существующей законодательной инициативой²²², в рамках которой предполагается объединение смешанной перевозки груза и смешанной перевозки пассажира и багажа в один правовой институт. В связи с этим требуется оценить целесообразность или нецелесообразность такой реформы.

В рамках перевозки пассажиров имеет место точно такая же тенденция, как и при грузовых перевозках, когда предприниматели снижают собственные издержки на перемещение груза, поручая процесс доставки «от двери до двери» профессиональному лицу – оператору смешанной перевозки. Так, О.В. Карпеев и Д.А. Мурашова отмечают, что перевозка собственных работников для бизнеса также является «фоновой задачей», передаваемой на

²²² См.: Законопроект № 1179766-7 О прямых смешанных (комбинированных) перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации // Система обеспечения законодательной деятельности. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1179766-7> (дата обращения: 13.10.2023).

аутсорсинг²²³. М.А. Егорова в этом контексте включает договоры на перевозку в разряд «сервисных обязательств»²²⁴.

Итак, цель, которую преследует как грузоотправитель, так и пассажир, заключая договор смешанной перевозки, одна – не только обеспечить перемещение в пространстве, но и снять с себя несвойственные функции по организации и управлению процессом перевозки.

Для начала представляется необходимым остановиться на особенности применяемой терминологии. Авторы по-разному определяют ключевую характеристику смешанной перевозки пассажира. Например, Д.С. Федотова рассматривает её в качестве совместной деятельности исполнителей транспортных услуг²²⁵, которые не обязательно должны являться транспортными организациями²²⁶. Тогда как М.А. Егорова относит смешанную перевозку как грузов, так и пассажиров к организационным договорным обязательствам²²⁷. Как представляется обоснованным на основе ранее рассмотренной смешанной перевозки груза, сущностным в данном обязательстве является именно отношение к перевозке как процессу физического перемещения объекта в пространстве. Организационные отношения должны иметь место не между грузоотправителем (пассажиром) и перевозчиками, а между перевозчиками и оператором перевозки, в связи с чем договор собственно смешанной перевозки не может рассматриваться в качестве организационного.

Что касается действующего законодательного регулирования пассажирских перевозок, в литературе отмечаются недостатки терминологии, выражающиеся, например, в смешении субъектов и объектов права, таких

²²³ См.: Карпеев О.В. Договор об оказании услуг по бронированию мест при воздушной перевозке пассажира / О.В. Карпеев, Д.А. Мурашова // Юрист. 2021. № 7. С. 51.

²²⁴ Егорова М.А. Коммерческое право : учеб. для вузов. М.: Статут, 2013. С. 116.

²²⁵ См.: Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Д.С. Федотова. Ульяновск, 2020. С. 11.

²²⁶ Там же. С. 14.

²²⁷ См.: Егорова М.А. Коммерческое право. С. 230.

как «владелец объекта транспортной инфраструктуры» и «автовокзал»²²⁸. К тому же правила перевозок, которые утверждаются отдельными перевозчиками (в частности, требования к допустимым размерам ручной клади²²⁹), порой порождают правовую неопределённость у пассажиров. Да, это отдельные проблемы в правовом регулировании, однако их существование негативно влияет на эффективность правовых норм, так как всё усугубляется участием в перевозке физических лиц потребителей, не имеющих глубоких знаний транспортного законодательства и особенностей его правоприменения.

В целях минимизации данного эффекта, думается, необходимо применять нормы международных транспортных конвенций, существующих также и сфере пассажирских перевозок. А.И. Щукин, например, прямо указывает на «нежелательность применения норм национального права, особенно в случаях, когда имеется достаточно чёткий и ясный текст международного договора»²³⁰. Данное мнение согласуется с положениями ч. 4 ст. 15 Конституции РФ²³¹, устанавливающими приоритет нормы международного договора Российской Федерации в случае противоречия с нормами закона.

Об обязательном применении положений международных договоров говорит и позиция кассационного суда общей юрисдикции. Так, Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.²³²) применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение,

²²⁸ Магоян М.С. Понятие и характеристика договора перевозки пассажира и багажа в автомобильном междугородном сообщении (отдельные проблемы теории и практики) // Транспортное право. 2019. № 2. С. 25.

²²⁹ См.: Карпеев О.В. Компенсация морального вреда потребителям услуг воздушной перевозки (по материалам судебной практики) / О.В. Карпеев, Е.Ч. Сторожкова // Транспортное право. 2021. № 4. С. 22.

²³⁰ Щукин А.И. Договор международной воздушной перевозки пассажиров и багажа: определение компетентного суда // Комментарий судебной практики / отв. ред. К.Б. Ярошенко. М.: ИЗИСП, Контакт. 2021. № 27. С. 159–160.

²³¹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202210060013> (дата обращения: 16.03.2023).

²³² Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок // Собрание законодательства РФ. 2017. 11 сент. № 37. Ст. 5495

посредством воздушного судна; любой иск об ответственности, независимо от его основания может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями, предусмотренными Конвенцией²³³.

Между перевозкой груза и перевозкой пассажиров и багажа, безусловно, есть различия, в конечном счёте влияющие на реализацию гражданско-правовой ответственности, иначе доктрина гражданского права не рассматривала бы данные договоры в качестве самостоятельных.

Первое различие выявляется в ходе анализа исторического развития двух данных транспортных обязательств. Так, правовое регулирование перевозки пассажиров и багажа и её доктринальное осмысление появилось в праве России позже, чем соответствующий институт грузовой перевозки. Например, как отмечает М.С. Магоян, в развитии пассажирских перевозок отсутствует дореволюционный этап, появление определяется 1920 гг.²³⁴. Как результат более позднего появления, соответствующее законодательство, посвящённое регулированию договора перевозки пассажиров, по сравнению с перевозкой груза является менее разработанным²³⁵.

В связи с временными различиями пассажирские перевозки являются доктринально менее разработанными, так как научное знание в данной сфере не прошло полный путь эволюции под влиянием трансформации общественного строя и особенностей экономики. Можно сделать вывод, что доктринальные идеи в сфере пассажирских перевозок ориентируются на аналог в грузоперевозках. Однако насколько это может быть адекватно? Подвергать сравнению договор перевозки груза с объектом грузом и перевозку пассажира, в которой пассажир является одновременно и стороной, и собственно «объектом», который необходимо переместить в пространстве?

²³³ См.: Обобщение судебной практики судебной коллегии по гражданским делам Первого кассационного суда общей юрисдикции за 2 квартал 2020 года (утв. Президиумом Первого кассационного суда общей юрисдикции 11.09.2020) [Электронный ресурс] : Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²³⁴ Магоян М.С. Указ. соч. С. 24.

²³⁵ Нагорная Д.В. Пригородные электропоезда: об ответственности перевозчика // Транспортное право. 2021. № 3. С. 27.

В научной литературе, начиная с советского периода, ведётся обсуждение особенностей перевозки пассажиров²³⁶. Согласно одной из точек зрения, данный вид перевозки, в отличие от грузовой перевозки, не является объектом договорных отношений. Например, М.М. Агарков утверждает, что «при перевозке пассажиров не может быть речи о договоре», автор ссылается на законодательно установленную обязанность железных дорог перевозить всех лиц, обладающих билетами²³⁷. Учёный продолжает свою мысль, обращая внимание на наличие множества императивных норм, регулирующих пассажирские перевозки, после чего приходит к заключению, что в данном случае понятие «договор перевозки» является не соглашением между сторонами, а скорее представляет собой «понятие, употребляемое для обозначения определённого правового института»²³⁸.

Зарубежные правовые порядки выглядят аналогично. Так, М.А. Егорова, исследуя английское право, указывает, что изначально ответственность перевозчика строилась не на основании договора, а на «удержании у себя чужой вещи»²³⁹. Английские суды подтвердили позицию, что «перевозчик обязан заботиться о пассажирах независимо от того, везёт ли он их бесплатно или за плату и независимо от условий контракта»²⁴⁰.

Согласно действующему российскому законодательству, основываясь на положениях п. 2 ст. 786 Гражданского кодекса РФ, договорный характер перевозки пассажира подтверждается билетом. Однако КВВТ РФ и УЖТ РФ, содержащие нормы о смешанной перевозке грузов, не включают положений о смешанной перевозке пассажиров. Однако это не означает, что смешанная перевозка пассажиров принципиально невозможна.

²³⁶ См. подробнее: Назаров М.Ю. Деликтная природа гражданско-правовой ответственности перевозчика груза и пассажиров // Наука XXI века: вызовы, становление, развитие : сб. ст. VIII Междунар. науч.-практ. конф. (10 января 2023 г.). Петрозаводск: МЦНП «Новая наука», 2023. С. 10–15.

²³⁷ Агарков М.М. Избранные труды по гражданскому праву : в 2 т. Т. 2. Общее учение об обязательствах и его отдельных видах. С. 516.

²³⁸ Там же. С. 532.

²³⁹ Егорова М.А. Деликтные обязательства и деликтная ответственность в английском, немецком и французском праве. С. 100.

²⁴⁰ Там же. С. 211.

В случае смешанной перевозки грузов оператор такой перевозки организует весь процесс перевозки груза и управляет им. При смешанной перевозке пассажиров такой оператор также может существовать. Такая необходимость диктуется объективными закономерностями экономической жизни общества. Пассажир точно так же, как и грузоотправитель, не является профессионалом в сфере транспортной деятельности, его целью является перемещение из пункта отправления в пункт назначения с минимальными издержками как финансового, так организационного характера. Рациональность пассажира при необходимости сложного перемещения, невозможного с помощью лишь одного вида транспорта, требует обращения к специальному лицу, которое организует всю перевозку без необходимости заключения отдельных договоров со всеми фактическими исполнителями перевозки.

Таким лицом применительно к смешанной перевозке грузов является оператор смешанной перевозки груза. В отсутствие данного института в гражданском праве России его функции исполняются транспортным экспедитором. Однако согласно действующему законодательству транспортный экспедитор выполняет или организует выполнение услуг, связанных с перевозкой грузов (п. 1 ст. 801 ГК РФ), а транспортно-экспедиционная деятельность – это оказание услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта, оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (п. 1 ст. 1 ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»), а значит, к организации перевозки пассажиров это не применимо.

Но запрос на такую деятельность объективно существует. Представляется, что необходимый относительный аналог несуществующего «оператора смешанных перевозок пассажиров» в российском законодательстве присутствует. Данным лицом является туроператор – причём данное умозаключение базируется на анализе исторического

происхождения института перевозок пассажиров ещё в советском праве. Например, М.С. Магоян, полагая, что правовое регулирование междугородних пассажирских перевозок возникло в 1920-е гг., отмечает, что оно рассматривалось как часть туристического обслуживания граждан²⁴¹. Очевидно, что для целей настоящего исследования интерес представляют именно смешанные перевозки пассажиров, которые включают в себя участие как минимум двух перевозчиков.

Итак, согласно положениям ст.1 ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»²⁴² туроператором является юридическое лицо, осуществляющее деятельность по *формированию*, продвижению и *реализации* туристского продукта; в качестве туристского продукта соответственно выступает комплекс услуг по *перевозке* и размещению, оказываемых за общую цену.

При этом судебная практика судов общей юрисдикции свидетельствует о том, что ответственность туроператора за организованную им перевозку является ограниченной. Например, Третий кассационный суд общей юрисдикции указывает, что «время осуществления перевозки чартерным рейсом не относится к существенным условиям договора», «туроператор не брал на себя обязательств обеспечить прибытие туристов к конкретному времени, а также обеспечить стыковку рейсов»²⁴³.

Конечно, туроператор осуществляет не только организационную и управленческую функции в рамках перевозки пассажира, на него возложена ещё и организация размещения туриста, поэтому полное приравнивание туроператора к оператору смешанной перевозки невозможно. Однако

²⁴¹ Магоян М.С. Указ. соч. С. 24.

²⁴² Об основах туристской деятельности в Российской Федерации : Федеральный закон от 24.11.1996 № 132-ФЗ (ред. от 28.05.2022) // Собрание законодательства РФ. 1996. 2 дек. № 49. Ст. 5491.

²⁴³ См. напр.: Определение Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 14.11.2019 по делу № 88-609/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 12.05.2021 по делу № 88-9293/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 06.09.2022 по делу № 88-19502/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 08.02.2021 по делу № 88-187/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

наличие у туроператора полномочий в сфере перевозки пассажиров позволяет исследовать институт его гражданско-правовой ответственности для анализа ценности и применимости данного опыта.

Рассматривая возможность недоговорного происхождения перевозки пассажиров, нельзя не упомянуть аналогичные идеи относительно перевозки груза без наличия договора в смысле соглашения сторон. Например, Ф. Курбонализода рассматривает в качестве заключения договора последовательность действий, начиная от заявки грузоотправителя на перевозку и заканчивая ответными действиями, такими как предоставление транспортного средства для погрузки²⁴⁴.

Подтверждение данной точки зрения можно найти в практике российских арбитражных судов. Например, арбитражные суды трёх инстанций рассматривают совокупность действий лица, включая перевозку груза с использованием собственных транспортных средств и вручение груза грузополучателю, как элементы, характерные для договора перевозки груза²⁴⁵. Суды также учитывают пояснения сторон и иные доказательства, которые могут свидетельствовать о долгосрочном характере взаимоотношений между контрагентами. Если в процессе этих взаимоотношений услуги по перевозке выполнялись как в рамках договоров, так и без оформления таковых и расчёты за них проводились как путём зачёта встречных требований, так и путём фактической оплаты услуг, это может служить основанием для признания долгосрочных правоотношений между сторонами, даже если формально договор отсутствует²⁴⁶.

Исходя из упомянутой судебной практики, ссылка на однозначность и исключительность договорного характера перевозки груза не является неоспоримой. Позиции судов свидетельствуют о том, что главное значение

²⁴⁴ См.: Курбонализода Ф. Некоторые вопросы исполнения обязательства по перевозке пассажиров // Правовая жизнь. 2020. № 2 (30). С. 204.

²⁴⁵ См.: Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-628/21 от 09.03.2021 по делу № А51-2/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²⁴⁶ См.: Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-2383/22 от 09.06.2022 по делу № А24-1845/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

имеет не формальное соответствие правоотношения законодательным требованиям, а его содержательная характеристика. Если реальная хозяйственная практика контрагентов подтверждает, что между ними существует обязательство по перевозке груза, то отсутствие договора между ними не должно быть препятствием для сторон гражданского оборота для признания фактического соглашения о перевозке и предоставления соответствующей защиты нарушенных прав в соответствии с законом.

Следующим различием перевозки груза и пассажиров выступает иной характер гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажиром: ответственность носит деликтный характер²⁴⁷. Частично это обсуждается в контексте спора о характере перевозки пассажира, но не исключительно в этом. Как уже отмечено, п. 2 ст. 786 ГК РФ определяет перевозку пассажира как договорное отношение. Каким образом преодолевается точка зрения Верховного Суда РФ, согласно которой в случае возникновения ущерба из-за неисполнения или ненадлежащего исполнения договорных обязательств нормы ответственности по деликту не применяются²⁴⁸? Например, А.В. Дудченко, обращая внимание на деликтный характер ответственности перевозчика перед пассажиром за причинение ему вреда, связывает её с отсутствием в законодательстве закреплённой обязанности перевозчика на обеспечение безопасности пассажира²⁴⁹.

Необходимо критически относиться к утверждению о том, что законодатель не предписывает перевозчику обеспечение безопасности пассажиров. Например, ст. 80 УЖТ РФ прямо возлагает на перевозчика обязанность обеспечивать безопасность пассажирских перевозок. Пункт 1 ст. 85 ВК РФ обязывает оператора аэропорта проводить предполётный досмотр с целью обеспечения безопасности пассажиров. Кроме того, п. 3 ч. 1

²⁴⁷ См.: Штыков В.П. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2015. С. 6.

²⁴⁸ См.: Определение Верховного Суда РФ от 18.05.2015 № 305-ЭС14-6511 по делу № А40-134251/2012 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²⁴⁹ См.: Дудченко А.В. Гражданско-правовая ответственность по договорам перевозки груза и пассажира : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. С. 10.

ст. 6 ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации»²⁵⁰ запрещает устанавливать маршруты регулярных пассажирских перевозок, несоответствующие требованиям безопасности. Следовательно, невозможно утверждать, что законодатель не обязывает перевозчика и других участников пассажирских перевозок обеспечивать безопасность пассажиров.

Более точным представляется рассмотрение гражданско-правовой ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира как деликтной ответственности на основании прямого указания закона. Например, норма ст. 800 ГК РФ прямо ссылается на положения гл. 59 ГК РФ. Цивилисты также отмечают, что перевозка пассажиров всегда связана с использованием транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности. Следовательно, ответственность перевозчика подчиняется также и положениям ст. 1079 ГК РФ²⁵¹.

Тем не менее следует отметить, что ответственность также может иметь характер договорной. Например, положения ч. 1 ст. 113 УЖТ РФ, ч. 1 ст. 103.1 КВВТ РФ и п. 1 ст. 117 ВК РФ допускают возможность установления в договоре перевозки пассажира большего размера возмещения за причинённый вред. Таким образом, в отличие от ответственности перевозчика при перевозке груза, ответственность при перевозке пассажира по общему правилу является деликтной и только в случае установления более высоких пределов ответственности она приобретает характер договорной.

Рынок пассажирских перевозок, в частности перевозка наземным транспортом, в отличие от рынка грузоперевозок, является регулируемым. Прямое вмешательство государства в данную сферу экономических

²⁵⁰ Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ (ред. от 01.05.2022) // Собрание законодательства РФ. 2015. 20 июля. № 29 (ч. I). Ст. 4346.

²⁵¹ См.: Смоленский М.Б. Указ. соч. С. 156.

отношений Н.Ю. Кавелина объясняет необходимостью предупреждения «нездорового соперничества между участниками рынка, создающего предпосылки для нарушения правил дорожного движения и представляющее повышенную опасность для жизни и здоровья граждан»²⁵².

Забота государства о безопасности пассажиров, безусловно, носит положительный характер, однако одновременно с этим первоочередная ориентация заказчика на минимальную предложенную исполнителем цену по контракту (ч. 5 ст. 24 ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»²⁵³) отчасти нивелирует это стремление, так как минимизация цены происходит в том числе и в ущерб безопасности перевозок, а значит, повышает риск наступления неблагоприятных последствий в виде причинения пассажирам вреда.

К тому же рациональное стремление к сокращению издержек существует не только у перевозчика: пассажир при выборе перевозчика, также оценивает множество факторов, но решающим, по мнению З.А. Капелюка, «в основном становится стоимость поездки»²⁵⁴. Конкуренция на одном рынке побуждает перевозчиков понижать стоимость своих услуг и повышая качество, однако, как отмечает И.В. Упоров, хоть законодатель и допускает децентрализацию перевозочной деятельности, особой активности субъектов по выходу на рынок не отмечается²⁵⁵. Однако вместо того, чтобы непосредственно исполнять взятое на себя перевозочное обязательство, перевозчики, получившие право на перевозку в результате конкурсных

²⁵² Кавелина Н.Ю. Проблемы доступа к рынку услуг в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации // Законы России: опыт, анализ, практика. 2019. № 7. С. 23–24.

²⁵³ О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд : Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ (ред. от 28.12.2022) // Собрание законодательства РФ. 2013. 8 апр. № 14. Ст. 1652.

²⁵⁴ Капелюк З.А. Тенденции развития транспортных услуг / З.А. Капелюк, Я.В. Попова // Вестник Сибирского университета потребительской кооперации. 2020. № 2 (32). С. 31.

²⁵⁵ См.: Упоров И.В. Устав железных дорог РСФСР 1922 года: содержание и сравнение с российским законом 100 лет спустя // Экономика и бизнес: теория и практика. 2022. № 7 (89). С. 227.

процедур, привлекают для исполнения третьих лиц – в литературе они именуется «агентами (субагентами)»²⁵⁶.

В итоге, так или иначе, даже простая перевозка пассажира (без использования нескольких видов транспорта) осложняется множественностью исполнителей. Существует как формальный перевозчик, заключивший договор с пассажиром, так и фактические перевозчики, оказывающие ему услугу по перемещению.

Одной из ключевых отличий перевозки груза от перевозки пассажиров является субъектно-объектный состав правоотношения. Например, как указывает Я.А. Широкова, договор перевозки груза включает в себя трёх субъектов – грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя, тогда как договор перевозки пассажира только двух – перевозчика и пассажира²⁵⁷.

Стоит отметить, что в литературе поднимается вопрос об определении договора перевозки груза в качестве трёхстороннего²⁵⁸ (с уточнением, если грузоотправитель и грузополучатель являются разными лицами²⁵⁹), однако общепринятой является точка зрения, в рамках которой договор рассматривается как заключённый в пользу третьего лица²⁶⁰.

Однако более важным представляется другой аспект, присущий именно перевозке пассажира: данный договор всегда двухсторонний, пассажир не может разделиться на отправителя и получателя. Именно с данной особенностью связано то, что пассажир – это не только субъект правоотношения, но и объект, который перевозчику необходимо переместить в пространстве. Именно с тем, что в перевозке участвует физическое лицо, в

²⁵⁶ Основные положения гражданского права: постатейный комментарий к статьям 1–16.1 Гражданского кодекса Российской Федерации / А.В. Асосков [и др.]; ред. А.Г. Карапетов. М.: М-Логос, 2020. С. 1458.

²⁵⁷ См.: Широкова Я.А. Соотношение договора перевозки груза с иными видами договоров // Научно-практические исследования. 2020. № 1-1 (24). С. 138.

²⁵⁸ См.: Смоленский М.Б. Указ. соч. С. 150.

²⁵⁹ См.: Брагинский М.И. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. М.: Статут, 2002. С. 106.

²⁶⁰ См.: Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 4: Отдельные виды обязательств. С. 132.; Гойхбарг А.Г. Иностранное гражданское и торговое право и процесс / А.Г. Гойхбарг. М.-Л.: Вннешторгиздат, 1937. С. 91.; Сапега В.А. Транспортно-экспедиционные услуги, связанные с перевозкой груза багажа // Власть закона. 2020. № 4 (44). С. 200.; Иоффе О.С. Обязательственное право. С. 561.; Шварц Х.И. Договор автомобильной перевозки. М.: Юрид. лит., 1955. С. 56.

литературе связывается необходимость возложения на перевозчика дополнительных обязанностей публично-правового характера, например по обеспечению безопасности пассажира²⁶¹, которые содержатся в «сверхимперативных нормах», например нормах п. 2 ст. 414 КТМ РФ, не допускающих устранения или уменьшения ответственности перевозчика за вред, причинённый жизни или здоровью пассажира²⁶².

Данные нормы полностью отвечают необходимости, так как деликтная ответственность, являясь более строгой по сравнению с договорной, не может предусматривать снижения пределов ответственности на основании соглашения сторон, особенно с учётом того, что пассажир – это всегда физическое лицо, являющееся заведомо экономически более слабым субъектом, чем перевозчик.

Участие в правоотношениях физического лица с одной стороны и профессионального участника рынка с другой распространяет на данное обязательство действия Закона РФ «О защите прав потребителей»²⁶³. Одной из трудностей, с которой сталкивается рациональный перевозчик при определении рисков осуществления перевозки пассажиров и связанными с ними возможными издержками, является возможность участия в одном рейсе пассажиров с разным местом жительства²⁶⁴. Значит, перевозчику необходимо учитывать не только национальное потребительское законодательство, но и зарубежное. Причём следует также помнить, что при перевозке пассажира, безусловно, действуют и соответствующие транспортные уставы и кодексы. А.Е. Прокопович отмечает, что такая конкуренция между транспортным законодательством и Законом РФ «О защите прав потребителей» негативно влияет на единообразие судебной практики – учёный предлагает отдавать

²⁶¹ См.: Прокопович А.Е. Об ответственности перевозчика за нарушение обязательств по договору перевозки пассажира авиационным транспортом / А.Е. Прокопович, М.В. Трапицына, Т.Г. Степанова // Вестник научной мысли. 2022. № 5. С. 230.

²⁶² См.: Комментарий к разделу VI «Международное частное право» части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации (постатейный) / ред. И.С. Зыкин, А.В. Асосков, А.Н. Жильцов; ИЦЧП им. С.С. Алексеева при Президенте РФ. М.: Статут, 2021. С. 88.

²⁶³ О защите прав потребителей : Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 05.12.2022) // Ведомости СНД и ВС РФ. 1992. 9 апр. № 15. Ст. 766.

²⁶⁴ См.: Комментарий к разделу VI «Международное частное право» части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации (постатейный). С. 347–348.

приоритет положениям транспортных уставов и кодексов, так как это спор по поводу перевозки²⁶⁵.

Действительно, вопрос о конкуренции двух специальных законов сложен, для его разрешения предлагается определить ключевую характеристику правоотношения. Что является главным, сущностным в правоотношении по перевозке пассажира: то, что в ней участвует физическое лицо – потребитель или то, что осуществляется его перемещение в пространстве? Представляется разумным ключевым полагать второй аспект. Именно физическое перемещение человека в пространстве несёт большой риск для его жизни и здоровья, чем возможное злоупотребление перевозчиком своим положением как соответствующего профессионального участника рынка.

Перевозка пассажиров в отличие от перевозки груза является более сложной по составу правоотношения. Например, А.А. Ананьева обращает внимание, что перевозка пассажира может осложниться необходимостью перевозки ещё и багажа данного пассажира²⁶⁶. Относительно воздушной перевозки Г.В. Филимонов отмечает, что в предмет договора включается «самая разнообразная деятельность, с перевозкой не связанная»²⁶⁷. Точно так же расширяется и предмет морской перевозки пассажира, В.Н. Гуцуляк указывает, что «морской транспорт предоставляет пассажиру сложный комплекс услуг», среди которых «медицинское обслуживание, камеры хранения, библиотеки, детские комнаты, внутренняя телефонная связь, телевизоры в каютах т. д.»²⁶⁸.

Данный вопрос также напрямую связан с гражданско-правовой ответственностью перевозчика. Должны на данные «сопутствующие услуги» распространяться все правила относительно требований, вытекающих из

²⁶⁵ См.: Прокопович А.Е. Указ. соч. С. 234.

²⁶⁶ См.: Ананьева А.А. Операторские услуги по управлению перевозками как новый вектор развития смешанного пассажирского сообщения. С. 6.

²⁶⁷ Филимонов Г.В. Предмет договора фрахтования: теория и практика // Транспортное право. 2021. № 4. С. 32.

²⁶⁸ Гуцуляк В.Н. Морское право : учеб. пособие для студ. вузов. М.: РосКонсульт, 2000. С. 271.

перевозочных требований, например двухгодичный срок исковой давности из морской перевозки пассажира (п. 1 ст. 409 КТМ РФ) и годичный из иных видов перевозок пассажиров (п. 4 ст. 164 КВВТ РФ, ст. 42 УАТиНГЭТ РФ, ст. 125 УЖТ РФ)? Или будет действовать общий трёхгодичный срок исковой давности? Ответ на данные вопросы зависит от квалификации договора перевозки: если признать его сложным, включающим в себя не только собственно перевозку пассажира, но и возмездное оказание услуг (например, бронирование транспортного средства²⁶⁹, оказание услуг питания или проживания²⁷⁰), то очевидно, составные части такого обязательства необходимо подчинять соответствующим правилам.

Перевозка груза является более простым явлением, в данной сфере не возникает вопрос, зависит ли от работоспособности телевизора в каюте исполнение перевозчиком своей обязанности по перемещению пассажира в пункт назначения. Например, П.И. Стучка, говоря о пределах исследования гражданским правом процесса перевозки, полагает, что «нас должны интересовать лишь вопросы об ответственности за гибель, пропажу или повреждение ... живого человека ... и споры о провозной плате»²⁷¹. В связи с этим представляется нерациональным приводить к одному знаменателю оператора смешанной перевозки груза и лицо, организующее перевозку пассажиров с багажом, ввиду более сложного содержания правоотношения с участием последнего.

Далее, несомненным отличием перевозки пассажира является её связь с факультативной перевозкой багажа. Пассажир вправе предъявить к перевозке не только себя, но и багаж. При этом багаж не тождественен грузу. Например, В.А. Сапега, говоря об отличиях, отмечает, что перевозка багажа в отличие от перевозки груза осуществляется в пассажирских и почтово-

²⁶⁹ См.: Федотова Д.С. Правовая природа бронирования транспортных средств // Транспортное право. 2020. № 3. С. 13–14.; Карпеев О.В., Мурашова Д.А. Договор об оказании услуг по бронированию мест при воздушной перевозке пассажира // Юрист. 2021. № 7. С. 51–52.

²⁷⁰ См.: Гончарова Н.Ю., Большаков Р.С., Давыдова Н.В. Организация пассажирских перевозок смешанного типа. Мультимодальные туристические перевозки // Известия Транссиба. 2023. № 2 (54). С. 69–71.

²⁷¹ Стучка П.И. Указ. соч. С. 106–107.

багажных поездах²⁷². П.И. Стучка, рассматривая ответственность за утрату, повреждение и недостачу груза, характеризует её в качестве «примерно той же» что и за багаж, но дополнительно осложнённой «разными подробными правилами об учёте потери веса и т.п.»²⁷³.

Условно можно рассматривать багаж в качестве некоего «упрощённого груза», к которому не применяются все правила грузоперевозок. Однако кроме «собственно багажа», существует и «грузобагаж»; как отмечается в литературе, договор перевозки последнего «по своей правовой природе более тяготеет к договору перевозки груза»²⁷⁴, при этом ответственность за его повреждение аналогична ответственности за повреждение багажа, а не груза²⁷⁵.

Чтобы ещё раз подчеркнуть различия между грузом и грузобагажом на примере категории «опасный груз» обратимся к судебной практике. Арбитражные суды высказали позицию о том, что понятия «опасный груз» и «опасные вещества, предметы и вещи, запрещённые к перевозке в качестве грузобагажа» не являются тождественными. Суд, обращаясь к телеологическому толкованию, указывает на то, что нормы об опасном грузобагаже имеют не только цель обеспечить целостность багажа других пассажиров, но и «необходимость защиты жизни и здоровья пассажиров»²⁷⁶.

Таким образом, определение грузобагажа в качестве опасного ориентируется на сохранение жизни и здоровья пассажира. Следовательно, перевозка пассажира для государства являются более ценными, по сравнению с перевозкой имущества.

Ответственность за утрату или повреждение багажа также следует основным принципам перевозочных обязательств и является безвиновной. Однако это не относится к особой разновидности багажа – ручной клади.

²⁷² См.: Сапега В.А. Указ. соч. С. 198.

²⁷³ Стучка П.И. Указ. соч. С. 107.

²⁷⁴ Сапега В.А. Указ. соч. С. 200.

²⁷⁵ См.: Там же. С. 201.

²⁷⁶ См.: Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-2127/2020 от 25.06.2020 по делу № А45-35317/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Чёткая грань между двумя данными категориями установлена ещё в советских транспортных уставах и кодексах²⁷⁷. Как отмечает В.В. Витрянский, «риск утраты или повреждения ручной клади лежит на самом пассажире»²⁷⁸ – данная позиция в настоящее время закреплена в п. 15 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26.

Из данного положения важен вывод о том, что российское право не всегда возлагает ответственность за сохранность объекта перевозки только на перевозчика: если какое-либо лицо сохраняет контроль над объектом перевозки (как пассажир над собственной ручной кладью), то именно данное лицо и должно нести весь риск.

Хотя гражданско-правовая ответственность при перевозке пассажира также является строгой (безвиновной), перевозчик вправе доказывать отсутствие своей вины для освобождения от ответственности ввиду действия обстоятельств непреодолимой силы (п. 3 ст. 401 ГК РФ), а также и иных обстоятельств, которые носят «специальный характер». Так, В.В. Витрянский в качестве примера подобных называет «необходимость устранения неисправности транспортного средства»²⁷⁹, Д.В. Нагорная – остановку поезда по независящим от перевозчика обстоятельствам²⁸⁰.

При доказывании необходимого состава правонарушения факт происшествия и размер причинённого ущерба и причинно-следственная связь между ними доказывается истцом, тогда как вина перевозчика предполагается, однако только в отдельных случаях²⁸¹ (данный перечень, в частности, установлен п. 3 ст. 186 КТМ РФ), в остальных же случаях обязанность доказывания вины перевозчика лежит на пассажире-истце. В.Н. Гречуха полагает, что данное распределение бремени доказывания противоречит общим правилам п. 2 ст. 401 ГК РФ, согласно которому

²⁷⁷ См.: Брагинский М.И. Указ. соч. С. 114.

²⁷⁸ Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 4: Отдельные виды обязательств. С. 143.

²⁷⁹ Там же. С. 141.

²⁸⁰ См.: Нагорная Д.В. Указ. соч. С. 29.

²⁸¹ См.: Гуцуляк В.Н. Морское право. С. 273.

отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство²⁸². Касательно ущерба, вызванного утратой или повреждением багажа, А.С. Скаридов отмечает, что международные конвенции не разъясняют «разумный срок», в течение которого должен быть выдан багаж²⁸³.

Как видим, в отношении морской перевозки пассажиров транспортное законодательство отходит от общего принципа безвиновной ответственности, возлагая именно на пассажира бремя доказывания при обстоятельствах, когда перевозчик не имел практической возможности осуществлять контроль над физическим состоянием пассажира. Относительно перевозки груза схожими обстоятельствами, как представляется, является перевозка в контейнере: в этом случае перевозчик также лишён возможности контролировать сохранность груза, кроме как по внешнему состоянию контейнера.

Общие аспекты в перевозке груза и перевозке пассажиров, позволяющих проводить корректное сравнение двух данных правовых институтов, тем не менее существуют, несмотря на многочисленные различия, внимание на которых акцентировано в настоящем исследовании.

По мнению М.М. Агаркова, несмотря на различное содержание перевозки груза и пассажиров, юридическое основание возникновения обязанностей у перевозчика одно, поэтому «единообразная конструкция основания возникновения перевозки кажется более правильной»²⁸⁴. Однако Е.М. Тужилова-Орданская отмечает, что «в транспортных отношениях отсутствуют черты единообразия», чтобы можно было говорить о едином содержании для всех транспортных обязательств²⁸⁵. Да, так или иначе, перевозочное обязательство в отношении как груза, так и пассажира возникает на основании договора. Однако стоит сделать ряд важных

²⁸² См.: Гречуха В.Н. Морское право : учеб. для магистратуры. М.: Прометей, 2019. С. 164.

²⁸³ См.: Скаридов А.С. Морское право. СПб.: Academus, 2006. С. 710.

²⁸⁴ Агарков М.М. Избранные труды по гражданскому праву : в 2 т. Т. 2. Общее учение об обязательствах и его отдельных видах. С. 517.

²⁸⁵ Тужилова-Орданская Е.М. К проблеме формирования системы транспортного законодательства. С. 196.

уточнений: необходимо учитывать, например, деликт как основание возникновения ответственности при причинении вреда жизни и здоровью пассажира; возможность признания существования фактических правоотношений по перевозке груза, сложившихся между сторонами; а также правовое положение общественного возчика, обязанного перевозить любого, кто к нему обратится.

Касательно смешанной перевозки в доктрине гражданского права не выработано единого понимания о деятельности грузовых соперевозчиков – в перевозке пассажиров существует схожая проблема. Так, А.Д. Проценко акцентирует внимание на том, что единой позиции по поводу договора о совместной деятельности исполнителей в рамках перевозки пассажиров также не выработано²⁸⁶. Как было обозначено ранее, именно в рамках смешанных перевозок появляется особая разновидность перевозчика – соперевозчики, однако действующее законодательство практически не содержит правовых норм об их правовом положении. В рамках перевозок пассажиров данная проблема только усугубляется, так как КВВТ РФ и УЖТ РФ не содержат положений о смешанной перевозке пассажиров.

Довольно любопытное сходство можно обнаружить, если обратиться к анализу имущественных интересов, которые преследует грузоотправитель и пассажир. Данный интерес явно можно определить в тот момент, когда заключается договор страхования на случай причинения ущерба во время перевозки. И.Л. Логвинова указывает, что при этом грузоотправители осуществляют страхование имущества, тогда как пассажир – от несчастных случаев и болезней²⁸⁷.

Стоит заметить, что гражданская ответственность перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках согласно положениям ч. 1 ст. 5 ФЗ «Об обязательном страховании

²⁸⁶ См.: Проценко А.Д. К вопросу об определении договорной конструкции перевозки пассажиров и багажа // Эпомен. 2021. № 58. С. 296.

²⁸⁷ См.: Логвинова И.Л. Транспортное страхование как защита имущественных интересов юридических и физических лиц // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2022. № 11 (254). С. 78.

гражданской ответственности перевозчика...»²⁸⁸, в отличие от перевозки груза, подлежит обязательному страхованию.

С одной стороны, предметы страхования явно различаются. Однако, с другой стороны, что есть страхование имущества и страхование от несчастного случая и болезней? Застрахованное лицо стремится управлять риском на случай приведения качественной характеристики объекта (груза, как вещи, и состояния здоровья человека, как объекта физического мира) в определённую степень негодности. С данной точки зрения причинение вреда здоровью пассажира и повреждение груза можно рассматривать как однопорядковые явления.

Схожим с перевозкой груза образом определяется и период ответственности перевозчика за сохранность пассажира. Как отмечает В.П. Штыков, в праве России закреплён «единый период ответственности перевозчика независимо от вида транспорта»²⁸⁹. Разделяя идею о целесообразности наличия единого подхода к определению периода ответственности, необходимо добавить, что не все транспортные уставы и кодексы устанавливают единые правила.

Общее правило, действительно, дословно повторяется в нескольких нормативно-правовых актах и определяет период как время нахождения пассажира в транспорте перевозчика, период посадки и высадки из него (абз. 5 ст. 113 УЖТ РФ, ч. 18 ст. 34 УАТиГНЭТ РФ). Однако кроме общего правила отдельные акты называют дополнительные периоды, например доставку пассажира водным путём с берега на судно или наоборот (ч. 5 ст. 103.1 КВВТ РФ). Или иначе определяют общее правило, уточняя его: при перевозке монорельсовым транспортом речь идёт не о посадке и высадке пассажира в транспорт, а только о «моменте входа пассажира в подвижной

²⁸⁸ Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном : Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ (ред. от 18.12.2018) // Собрание законодательства РФ. 2012. 18 июня. № 25. Ст. 3257.

²⁸⁹ Штыков В.П. Указ. соч. С. 5.

состав и моменте выхода пассажира из подвижного состава» (ч. 3 ст. 3 ФЗ «О внеуличном транспорте»²⁹⁰).

Думается, дополнительные уточнения не идут на пользу правовой определённости, особенно если они предопределяют общее правило. Посадка и высадка пассажиров представляет собой растянутый во времени процесс, тогда как «момент входа и выхода» – несравненно более короткий период, когда перевозчик берёт на себя ответственность, тем самым ограничивая её период.

Пределы ответственности перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира определяются положениями ст. 190 КТМ РФ. Так, перевозчик несёт ответственность в пределах 175 000 расчётных единиц в отношении перевозки в целом (15 млн. руб. исходя из расчёта 85,98 руб. за одну единицу специальных прав заимствования²⁹¹, которому соответствуют расчётная единица); 1 800 расчётных единиц за каютный багаж; 10 000 расчётных единиц за автомашину и 2 700 расчётных единиц за иной багаж.

Положения КТМ РФ касательно данного аспекта соответствуют аналогичным положениям международных конвенций о перевозках грузов, устанавливая точно такие же правила, как и в отношении грузов. Представляется, данное положение является прогрессивным, так как положительно влияет на правовую определённость в отношении определения максимального размера убытков, которые потенциально может понести перевозчик, причинив вред пассажиру, учитывая, что в отличие от грузов, имеющих рыночную стоимость, здоровье человека таковой не имеет.

В итоге, в отличие от ответственности перевозчика при перевозке груза, гражданско-правовая ответственность при перевозке пассажиров по общему правилу является деликтной, однако законодатель допускает

²⁹⁰ О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 29.12.2017 № 442-ФЗ (ред. от 11.06.2021) // Собрание законодательства РФ. 2018. 1 янв. № 1 (ч. I). Ст. 26.

²⁹¹ Официальные курсы валют на заданную дату, устанавливаемые ежедневно : Банк России. URL: https://cbr.ru/currency_base/daily/ (дата обращения: 17.12.2022).

повышение её пределов в рамках соглашения сторон, а значит, она может становиться договорной.

На примере контрактной системы при регулярных пассажирских перевозках явно прослеживается теория рационального выбора, которой следуют участники гражданского оборота: как пассажир, так и перевозчик в первую очередь ориентируются на минимальную цену, в том числе и в ущерб безопасности перевозок, повышая риск наступления неблагоприятных последствий в виде причинения пассажирам вреда.

Представляется нерациональным приводить к одному знаменателю оператора смешанной перевозки как груза, так и пассажиров с багажом ввиду более сложного содержания правоотношения с участием последнего, включающего оказание пассажиру дополнительных услуг, даже косвенно не связанных с осуществлением фактического перемещения в пространстве (например, бронирование мест в транспортных средствах, питание пассажира, проживание в местах смены вида транспорта и т.д.).

На примере соотношения категорий опасного груза и грузобагажа демонстрируется приоритет перевозок пассажиров перед грузами для государства, путём указания на более высокую ценность здоровья человека, чем сохранности имущества.

В отношении морской перевозки пассажиров транспортное законодательство отходит от общего принципа безвиновной ответственности, возлагая именно на пассажира бремя доказывания факта причинения вреда в обстоятельствах, когда перевозчик не имел практической возможности осуществлять контроль над физическим состоянием пассажира. Относительно перевозки груза схожим обстоятельством, как представляется, является перевозка в контейнере: в этом случае перевозчик также лишён возможности контролировать сохранность груза, кроме как по внешнему состоянию контейнера.

ГЛАВА 2. МОДЕЛИ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПРИ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

2.1. Гражданско-правовой деликт перевозчика при смешанных перевозках грузов

Переходя к непосредственному рассмотрению гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов, необходимо для начала рассмотреть основание и условия, при которых собственно юридическая ответственность перевозчика и наступает. В первую очередь рассмотреть общую конструкцию основания и условий, а затем специальные конструкции, характерные только для перевозки грузов.

Первым элементом, с которого начнём рассмотрение вопроса, является категория «основание ответственности». Общепринято, что под основанием понимается достаточная причина, из действительности которой следует действительность следствия²⁹². Иначе говоря, основанием какого-либо явления является другое явление, с необходимостью следующее из предыдущего, как объективная закономерность.

В юридической литературе существуют три основные и существенно различающиеся точки зрения на понимание основания гражданско-правовой ответственности.

Во-первых, основания гражданско-правовой ответственности полностью совпадают с элементами состава правонарушения²⁹³. В рамках советской науки Г.К. Матвеев противопоставляет советское право буржуазному, отмечая, что четыре основания ответственности «получают у нас новое, качественно отличное, научное освещение и наполнены

²⁹² См.: Степанов В.В. Цели юридической ответственности и особенности основания освобождения от штрафной и правостановительной её разновидностей // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2010. № 1 (7). С. 122.

²⁹³ См.: Транспортное право. Общая часть : учебник / ред. Н.А. Духно, А.И. Землин; Юрид. ин-т МИИТа. М., 2017. С. 114.

совершенно иным содержанием»²⁹⁴. О.А. Кузнецова, обращая внимание на консервативность теории права, полагает, что в качестве основания юридической ответственности выступает «только противоправное и виновное поведение лица»²⁹⁵.

Думается, просто приравнивать элементы состава правонарушения к основанию гражданско-правовой ответственности неверно. Возникает закономерный вопрос: зачем порождать новые сущности, если уже существующие прекрасно выполняют свои функции? Элементы состава правонарушения характеризуют произошедшее юридически значимое явление, присваивая ему качественные характеристики (объективные и субъективные). Однако в качестве основания не может быть простая арифметическая совокупность нескольких характеристик – причина (основание), приводящая к следствию (гражданско-правовая ответственность), должна быть только одна, иначе представляется невозможным говорить о наличии действительной закономерности.

Во-вторых, основанием гражданско-правовой ответственности перевозчика является само перевозочное обязательство. Учёные, отстаивая данную точку зрения, прямо указывают, что договор является единственным основанием²⁹⁶. А.Я. Ахмедов называет договор необходимостью, который предупреждает «нечестное поведение сторон»²⁹⁷. Да, как было установлено ранее, гражданско-правовая ответственность перевозчика носит преимущественно договорной характер. Однако не стоит ограничивать понимание обязательства только самим договором. Конечно, в цивилистике высказывается мнение, что деликтная ответственность к перевозке груза не применима, поскольку она противоречит природе данного правоотношения, а

²⁹⁴ Матвеев Г.К. Вина в гражданском праве. Киев: Изд-во Киев. ун-та, 1955. С. 4.

²⁹⁵ Кузнецова О.А. Проблемы учения о гражданско-правовой ответственности // *Lex russica* (Русский закон). 2017. № 5 (126). С. 13.

²⁹⁶ См.: Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямой смешанной перевозки грузов. С. 145.

²⁹⁷ Ахмедов А.Я. Указ. соч. С. 66–67.

значит, гражданско-правовая ответственность перевозчика основана на договоре²⁹⁸.

Но, как представляется, не следует говорить так категорично, хотя бы той причине, что грузоотправителем может выступать физическое лицо, являющееся потребителем, и к данному правоотношению будут применимы нормы ст. 1095 ГК РФ, касающейся вреда, причинённого недостатками услуг. Причём следует отметить, что ещё в советской науке М.М. Агарков отмечает, что основаниями возникновения обязательств является и договор, и причинение вреда другому лицу²⁹⁹.

Таким образом, суммируя точки зрения в рамках данной позиции, можно сказать, что основанием ответственности перевозчика является обязательство как из самого договора перевозки, так и из причинения вреда грузу.

Да, экономический анализ права свидетельствует о том, что с точки зрения рационального субъекта, добросовестное исполнение обязательства и его нарушение являются допустимыми вариантами поведения. Вопрос лишь в итоговой сумме выгод и издержек. Исходя из этого причина следования или нарушения обязательства будет одна и та же (с точки зрения материального содержания, но никак правового облика). Если рассматривать в качестве основания юридической ответственности обязательство (чаще всего сводимое в науке только к договору перевозки), то необходимо одновременно учитывать, что обязательство является основанием ещё и прав и обязанностей сторон в рамках нормального течения жизни правоотношения. Следовательно, появляется закономерная идея о необходимости применения в качестве основания юридической ответственности иной правовой категории.

В-третьих, поэтому наиболее распространённой точкой зрения является рассмотрение в качестве основания ответственности правонарушение.

²⁹⁸ См.: Алтунин В.В. Указ. соч. С. 12.

²⁹⁹ См.: Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. С. 110.

С.С. Алексеев справедливо полагает, что правонарушение является основанием любой юридической ответственности³⁰⁰. При этом, как отмечают Н.А. Боброва и Р.Л. Хачатуров, именно в реакции государства (собственно, и являющееся юридической ответственностью) на правонарушение «материализуется сущность права»³⁰¹. Относительно же гражданско-правовой ответственности применяется соответствующий термин – «гражданское правонарушение»³⁰². Чтобы раскрыть содержание гражданского правонарушения обратимся к точке зрения В.А. Белова, понимающего под ним «деяния, производящие такие изменения в регулируемых правом фактических общественных отношениях, которые получают негативную правовую оценку»³⁰³.

В отличие от социально-приемлемого надлежащего исполнения обязательства действия перевозчика по нарушению обязательства, пусть и по сугубо рациональным мотивам, с точки зрения общества и государства, получают отрицательную юридическую оценку. Карательный, а не только правостановительный характер ретроспективной юридической ответственности требует, чтобы причиной такого следствия также было явление со схожей негативной окраской.

В то же время возникает логическое затруднение. Как причинение вреда (деликт), так и нарушение обязательства рассматривается в группе точек зрения, объединённых под общее основание обязательства, и тем самым противопоставляется правонарушению. По своей сути нарушение взятого на себя обязательства и причинение вреда и являются гражданским правонарушением. Например, В.А. Белов называет два данных вида

³⁰⁰ См.: Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 8. Учебники и учебные пособия. С. 155.

³⁰¹ Боброва Н.А. Сущность юридической ответственности / Н.А. Боброва, Р.Л. Хачатуров // Теория государства и права. 2020. № 4 (20). С. 31.

³⁰² См.: Словарь терминов по гражданскому праву, гражданскому процессу, праву социального обеспечения, предпринимательскому праву, трудовому праву / Н.А. Васильчикова [и др.]. СПб.: Санкт-Петербург. юрид. ин-т (филиал) Акад. Генеральной прокуратуры Росс. Федерации, 2017. С. 52; Гутников О.В. Корпоративная ответственность в гражданском праве : монография. М.: Ин-т законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, 2019. С. 166.

³⁰³ Белов В.А. Гражданское право : учебник для академического бакалавриата и магистратуры. С. 334.

«неправомерных поступкообразных действий» гражданским правонарушением в узком смысле этого слова³⁰⁴.

Таким образом, под основанием гражданско-правовой ответственности перевозчика понимается гражданское правонарушение – деликт (в переводе с латинского *delictum privatum* частное (гражданское) правонарушение). В само же явление деликта включается как собственно причинение вреда, так и нарушение лицом взятого на себя обязательства. Данный подход позволит рассматривать как договорную ответственность перевозчика, так и внедоговорную.

Кроме основания для применения гражданско-правовой ответственности требуется соблюдение определённых условий. Юридическая наука традиционно называет четыре таких условия: наличие объекта, субъекта, объективной стороны и субъективной стороны³⁰⁵. Цивилистика конкретизирует данный состав в противоправность, наличие вреда, причинно-следственную связь между деянием и последствиями, а также вину правонарушителя³⁰⁶. Однако, например, О.С. Иоффе и М.Д. Шаргородский не называют в качестве необходимого условия наличие на стороне потерпевшего вреда или убытков³⁰⁷, а А.А. Ягельницкий противоправность поведения со ссылкой отсутствия обязанности потерпевшего на её доказательство³⁰⁸. Таким образом, необходимо рассмотреть обоснованность применения каждого условия юридической ответственности применительно к перевозке груза.

В российской литературе под вредом понимается «любое умаление того или иного личного или имущественного блага, уменьшение (повреждение) имущества», в свою очередь, под убытками понимается его

³⁰⁴ Белов В.А. Гражданское право : учебник для академического бакалавриата и магистратуры. С. 338.

³⁰⁵ См.: Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 8. Учебники и учебные пособия. С. 156.

³⁰⁶ См.: Словарь терминов по гражданскому праву, гражданскому процессу, праву социального обеспечения, предпринимательскому праву, трудовому праву. С. 52.

³⁰⁷ См.: Иоффе О.С. Вопросы теории права / О.С. Иоффе, М.Д. Шаргородский. М.: Юрид. лит., 1961. С. 320.

³⁰⁸ См.: Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 4: Отдельные виды обязательств. С. 482.

денежная оценка³⁰⁹. При этом категории «вред» и «ущерб» в российском законодательстве синонимичны (например, нормы п. 11 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта³¹⁰, п. 8 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта³¹¹).

В российской доктрине также предпринимаются попытки разграничения данных категорий, например, И.И. Гранин предлагает понимать под вредом «действия фактического порядка, которые служат для квалификации вредоносных действий», а под ущербом «результат вредоносных действий, вызывающих причинение вреда»³¹². А.С. Шевченко и Г.Н. Шевченко также полагают, что «в результате причинения вреда у потерпевшего возникает ущерб»³¹³. А.А. Ягельницкий понимая вред как умаление имущественных благ, называет ущерб его денежной оценкой (в качестве одного из двух видов убытков)³¹⁴. В иностранном праве, например во французском, категории вреда и ущерба разграничиваются, С. Renault-Brahinsky характеризует вред (*le dommage*) тем, что кто-то ущемлён в своих интересах, ущерб (*le préjudice*) же является последствием вреда³¹⁵.

Таким образом, в рамках гражданского правонарушения перевозчик покушается на имущественные права и интересы грузоотправителя или соперевозчика, в результате чего на стороне потерпевшего лица возникает ущерб, называемый убытками, в случае если он получит денежную оценку.

³⁰⁹ Словарь терминов по гражданскому праву, гражданскому процессу, праву социального обеспечения, предпринимательскому праву, трудовому праву. С. 52.

³¹⁰ Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) : постановление Правительства РФ от 29.06.2021 № 1047 (ред. от 30.11.2021) // Собрание законодательства РФ. 2021. 5 июля. № 27 (ч. III). Ст. 5425.

³¹¹ Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта : постановление Правительства РФ от 25.06.2021 № 991 (ред. от 20.11.2021) // Собрание законодательства РФ. 2021. 5 июля. № 27 (ч. III). Ст. 5379.

³¹² Гранин И.И. Вред, убытки и ущерб как гражданско-правовые категории // Законность и порядок. 2019. № 3 (23). С. 98–99.

³¹³ Шевченко А.С. Указ. соч. С. 7.

³¹⁴ См.: Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 1: Общая часть / ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2019. С. 526.

³¹⁵ См.: Renault-Brahinsky C. L'essentiel du droit des obligations. 16e édition. Guilino un savoir-faire de Lextenso, 2021. P. 97.

Вина, как следующее необходимое условие юридической ответственности является, по справедливой оценке А.М. Хужина, её «квинтэссенцией»³¹⁶. Отчасти это объясняется генетическим происхождением института юридической ответственности. Так, А.Н. Халиков, обосновывая свою позицию тем, что юридическая ответственность производна от социальной, указывает на необходимость несения негативных последствий ответственности именно виновным лицом³¹⁷.

Понимание вины не является однозначным в юридической литературе: существует два основных подхода – вина психическая и вина объективная. Согласно первому подходу в вине «проявляется личная позиция правонарушителя, психическое отношение к своему противоправному поведению и его результатам»³¹⁸. В предпринимательских отношениях, которыми является перевозочная деятельность, «личная позиция» перевозчика-предпринимателя должна быть абсолютно безразлична праву, так как все действия такого субъекта можно объяснить посредством теории рационального выбора. Даже умышленное причинение вреда может быть объяснено рациональным выбором, например, если следование обязательству в связи с изменением фактической стоимости осуществления перемещения груза несопоставимо с извлекаемым при этом доходе.

Суть второго подхода можно понять из позиции А.В. Дудченко, рассматривающей вину в качестве «негативного результата действия либо бездействия перевозчика, закреплённого в нормах права в качестве основания наступления ответственности»³¹⁹. С данным пониманием не представляется возможным согласиться полностью, так как в этом случае происходит отождествление вины и вредоносных последствий деяния. Главным в объективной вине является её независимость от внутренней

³¹⁶ Хужин А.М. Невиновное поведение в праве (общетеоретический аспект) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Н. Новгород, 2013. С. 14-15.

³¹⁷ Халиков А.Н. Социальная и правовая ответственность // *Lex russica* (Русский закон). 2015. № 8. С. 34.

³¹⁸ Смирнов В.Т. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве : учеб. пособие / В.Т. Смирнов, А.А. Собчак. Л.: Издательство ЛГУ, 1983. С. 79.

³¹⁹ Дудченко А.В. Указ. соч. С. 9.

оценки самим субъектом. Так, Ю.Г. Матвеев, рассматривая англо-американское право, также отмечает, что виной является именно «вина социальная», как объективная оценка самого поведения, не обязательно совпадающая с психической виной³²⁰.

Необходимо оценивать не позицию самого перевозчика относительно собственного деяния и наступивших последствий, а их оценку обществом. Например, сколько, руководствуясь принципом «маргинальной руки»³²¹, причинитель вреда принял мер предосторожности в сравнении с ожидаемыми размерами убытков и вероятностью их наступления.

В контексте предосторожности и вины также рассматриваются и обстоятельства непреодолимой силы. Например, М.М. Агарков определяет гражданско-правовую ответственность «до пределов непреодолимой силы» именно по причине, что непринятие мер предосторожности от обстоятельств непреодолимой силы нельзя вменить лицу³²².

Положения п. 1 ст. 796 ГК РФ и разъяснения, содержащиеся в п. 11 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26, освобождают перевозчика от ответственности в случае утраты или повреждения груза, произошедших в силу обстоятельств непреодолимой силы, однако, как отмечает Пленум Верховного Суда РФ, только в отношении реального ущерба.

В литературе распространена позиция, что положением п. 2 ст. 401 ГК РФ установлена презумпция вины³²³. Однако, как отмечает Е. Годэмэ, формула предположения вины должника не точна: здесь речь идёт о

³²⁰ См.: Матвеев Ю.Г. Англо-американское деликтное право. С. 81.

³²¹ См.: Malloy R.P. Op. cit. P. 90.; Cooter R. Op. cit. P. 201.

³²² См.: Агарков М.М. Избранные труды по гражданскому праву : в 2 т. Т. 2. Общее учение об обязательствах и его отдельных видах. С. 255.

³²³ См. напр.: Опыты цивилистического исследования : сб. ст. Вып. 3 : специальный выпуск к юбилею профессора Евгения Алексеевича Суханова / ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. М.: Статут, 2019. С. 322.; Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права : учеб. пособие. М.: Статут, 2010. С. 598.; Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 3: Общие положения об обязательствах и договорах. Договорные обязательства по передаче вещей в собственность или в пользование / ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2020. С. 239.

доказанности долга против должника, но никоим образом не вины³²⁴. Действительно, положения действующего ГК РФ возлагают на нарушителя обязательства обязанность доказывать отсутствие вины, следовательно, законодатель прямо не говорит именно о виновности должника; если лицо не докажет обратное, то будет считаться, что он обязан понести бремя ответственности. На данную идею обращает внимание ещё Г.Ф. Шершеневич, утверждающий, что перевозчик отвечает не в силу доказанности виновности, а в силу недоказанности обстоятельств, его оправдывающих³²⁵.

Вина в гражданском праве подразделяется на две формы – умысел и неосторожность³²⁶. Как замечает О.С. Иоффе, понимание вины в гражданском праве отличается от уголовного, так как «соответствующие формы виновности лишены практического применения»³²⁷. Именно по этой причине гражданскому праву безразличен прямой и косвенный умысел, важен сам факт его наличия. Например, В.Н. Гречуха называет невозможность ограничения ответственности в случае наличия умысла в действиях перевозчика «принципиальным положением» Гамбургских правил³²⁸. Ключевым стремлением любого перевозчика является снижение пределов собственной ответственности, нарушение обязательства в связи с этим как раз может быть умышленным, и на предотвращение этого и направлены положения ст. 8 Гамбургских правил.

С виной в форме умысла гражданский оборот сталкивается и при злоупотреблении перевозчиком своими правами. Например, транспортный экспедитор может злоупотреблять правом исключительной подсудности споров о перевозке грузов³²⁹, перевозчик может злоупотреблять правом

³²⁴ См.: Годэмэ Е. Общая теория обязательств / пер. И.Б. Новицкий. М.: Юрид. изд-во Министерства юстиции СССР, 1948. С. 393.

³²⁵ См.: Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. Изд. 9-е, 2-е посмертное. М.: Моск. науч. изд-во, 1919. С. 230.

³²⁶ См.: Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 8. Учебники и учебные пособия. С. 329.

³²⁷ Иоффе О.С. Избранные труды. Т. 1. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. С. 196.

³²⁸ См.: Гречуха В.Н. Указ. соч. С. 134.

³²⁹ См.: Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа № Ф02-5637/22 от 17.11.2022 по делу № А19-6287/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из

зачёта встречных требований, не соглашаясь с грузоотправителем в размере стоимости груза³³⁰. Причём злоупотреблять своими правами могут и грузоотправители. Например, проводя дорогостоящие экспертизы³³¹ или совершая сделки по распоряжению грузом, препятствующие исполнению перевозчиком своего обязательства³³².

Причём в данном случае умысел является единственной возможной формой вины. Как замечает А.Г. Карапетов, «очевидно, что в большинстве случаев злоупотребление правом совершается умышленно»³³³. Как представляется обоснованным, в большинстве случаев, когда перевозчик умышленно идёт на нарушение договора, он совершает злоупотребление собственными правами.

Неосторожность, как вторая форма вины, имеющая значение для гражданского права, в отличие от умысла всё-таки требует дополнительной градации. Как справедливо отмечает Е. Годэмэ, «бывает вина такая лёгкая, что каждый допускает на каждом шагу ... Кредитор должен бы это предвидеть ... Это риск, который он принял на себя»³³⁴. Неосторожность оценивать сложно, так как это требует объективного критерия уровня должной осмотрительности, иначе есть риск неоправданного исключения ответственности или, наоборот, возложения ответственности, вне зависимости от уровня неосторожности.

Из судебной практики арбитражных судов можно сделать вывод, что перевозчик допускает повреждение груза при неосторожной

справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-851/22 от 31.03.2022 по делу № А03-3479/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³³⁰ См.: Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-25732/21 от 19.10.2021 по делу № А40-226477/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³³¹ См.: Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-1775/22 от 19.05.2022 по делу № А51-14551/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³³² См.: Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-943/21 от 13.10.2022 по делу № А70-2169/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³³³ Основные положения гражданского права: постатейный комментарий к статьям 1–16.1 Гражданского кодекса Российской Федерации. С. 224.

³³⁴ Годэмэ Е. Указ. соч. С. 390.

транспортировке³³⁵; экспедитор по собственной неосторожности способствует увеличению убытков, не сообщая перевозчику о необходимом температурном режиме перевозки³³⁶. Неосторожность допускает и грузоотправитель, например грубую неосторожность при погрузке, которая приводит к нарушению безопасности при перевозке³³⁷.

Говоря о вине, нельзя не упомянуть, что она не является обязательным условием гражданско-правовой ответственности. Так, С.С. Алексеев разъясняет, что вина в качестве обязательного условия юридической ответственности характерна только для уголовного и административного права, гражданское право допускает ответственность без вины³³⁸. Данная идея принципиально важна, так как гражданско-правовая ответственность перевозчика является безвиновной на основании соответствующих норм права (п. 3 ст. 401 ГК РФ о безвиновной ответственности предпринимателя и п. 1 ст. 796 ГК РФ, устанавливающих общее правило ответственности перевозчика за повреждение или утрату груза).

В научной литературе отмечается противоборство концепций виновной и безвиновной ответственности перевозчика. Н.Г. Скачков обращает внимание на основные слабости обеих концепций: виновная ответственность приводит к «искусственному повышению уровня заботливости настолько, что ... сложно избежать возведения ... лица в ... неоспоримого причинителя ущерба»; безвиновная же ответственность связана с причинно-следственной связью, в этом случае перевозчик не может «надеяться на академическую точность» при правоприменении³³⁹.

³³⁵ См.: Постановление Арбитражного суда Центрального округа № Ф10-1401/22 от 26.05.2022 по делу № А23-3391/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³³⁶ См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа № Ф06-19189/22 от 30.06.2022 по делу № А65-17816/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³³⁷ См.: Постановление Арбитражного суда Центрального округа № Ф10-730/19 от 21.03.2019 по делу № А08-15228/2017 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³³⁸ См.: Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 8. Учебники и учебные пособия. С. 156.

³³⁹ См.: Унификация и гармонизация в международном частном праве. С. 150–151.

При этом актуальная судебная практика арбитражных судов говорит о том, что перевозчик, являясь профессионалом и предпринимателем, несёт гражданско-правовую ответственность независимо от наличия или отсутствия вины³⁴⁰. Таким образом, суды вообще исключают вину, как одно из условий гражданско-правовой ответственности перевозчика. Для сравнения, В.Н. Гречиха обращает внимание на то, что Гамбургские правила строят гражданско-правовую ответственность перевозчика именно на принципе вины³⁴¹.

Рассматривая гражданско-правовую ответственность перевозчика по российскому праву, необходимо исследовать именно безвиновную ответственность, которую Е. Годэмэ, противопоставляя субъективной виновной ответственности, называет «объективной ответственностью»³⁴². В советском праве Г.К. Матвеев называет только два случая безвиновной ответственности: это ответственность за казус (ущерб находится в причинно-следственной связи с деянием лица, но причинён без неосторожности или умысла) и ответственность за последствия непреодолимой силы³⁴³.

С данными точками зрения невозможно не согласиться: поскольку вина характеризует именно субъективную сторону правонарушения, то если данное условие устранить, то ответственность полностью станет объективной, так как единственный её субъективный элемент был исключён.

Однако в случае объективизации ответственности юридическая ответственность, как категория права, максимально дистанцируется от своего прародителя – морали, или нравственности, – требующего проявления воли для возможности наказания лица, совершившего вредоносное деяние, иначе при отсутствии свободы выбора лицо не имеет возможности предотвратить

³⁴⁰ См. напр.: Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа № Ф01-10214/20 от 09.06.2020 по делу № А43-20790/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-7967/22 от 07.12.2022 по делу № А60-52432/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Арбитражного суда Центрального округа № Ф10-481/22 от 11.03.2022 по делу № А08-2335/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁴¹ См.: Гречиха В.Н. Указ. соч. С. 133.

³⁴² Годэмэ Е. Указ. соч. С. 312.

³⁴³ См.: Матвеев Г.К. Вина в гражданском праве. С. 111.

последствия. Так, А.М. Хужин замечает, что при отсутствии вины в деянии лица, социальный конфликт является «условным (случайным), так как само противоречие проявляется в силу поддающихся изменению обстоятельств»³⁴⁴. То есть за деяние, которое общество не считает действительным конфликтом, посягающим на интересы общества, система права предусматривает ответственность. E. Blankenburg называет данные случаи «конфликтами с нулевой суммой»³⁴⁵.

В качестве высшей степени существования строгой (безвиновной) ответственности можно рассматривать абсолютную безвиновную ответственность, известную английскому праву. Суть абсолютности ответственности в том, что любое нарушение перевозчиком своего обязательства влечёт юридическую ответственность, вне зависимости от обстоятельств данного нарушения. Освободить от такой ответственности может только специальная оговорка в договоре. К.Ф. Егоров, исследующий данное явление в английском праве, отмечает, что перевозчик будет нести ответственность при абсолютной безвиновной ответственности, даже если неисполнение договора вызвано «отнюдь не виновными действиями обязанного лица, а иными, от его воли не зависящими обстоятельствами»³⁴⁶.

Таким образом, абсолютность заключается в том, что принцип свободы договора ставится выше силы форс-мажора (или обстоятельств непреодолимой силы, если рассматривать применительно к российскому гражданскому праву). С одной стороны, свобода договора – благо для свободной рыночной экономики, но, с другой стороны, рациональный перевозчик, стремящийся максимально снизить риск несения убытков в результате возложения на него мер гражданско-правовой ответственности, будет по максимуму эксплуатировать данное право, предоставленное законодателем. Как справедливо отмечает К.Ф. Егоров, на практике

³⁴⁴ Хужин А.М. Указ. соч. С. 12–13.

³⁴⁵ Comparing Legal Cultures / ed. D. Nelken. L., N. Y.: Routledge, 2016. P. 43.

³⁴⁶ Егоров К.Ф. Ответственность морского перевозчика за груз по английскому праву. М.: Морской транспорт, 1961. С. 8.

абсолютная свобода договора путём включения множества оговорок в договоры трансформировала «абсолютную ответственность морского перевозчика в её противоположность абсолютную безответственность»³⁴⁷. Теория рационального выбора демонстрирует закономерность такого поведения перевозчика, именно поэтому свобода договора при заключении договора перевозки должна быть ограничена и не быть абсолютной.

Причинно-следственная связь – относительно сложное условие наступления гражданско-правовой ответственности по сравнению с установлением наличия вреда. В.Т. Смирнов и А.А. Собчак называют причинно-следственную связь «объективно мыслимой границей ответственности», указывая при этом, что «беспричинная ответственность» отсутствует³⁴⁸. Н.А. Скребнева также отмечает, что причинная связь является обязательным условием, в связи с чем «отсутствие причинной связи, представляется не совсем правильным»³⁴⁹. Действительно, недопустимо привлекать к юридической ответственности лицо, деяние которого никоим образом не связано с наступившими негативными последствиями на стороне потерпевшего. Рациональные субъекты правоотношений руководствуются принципом целесообразности совершения того или иного деяния, оценивая выгоду и издержки каждого, они выбирают наиболее предпочтительные.

Однако если деяние лица не имеет никакой взаимосвязи с наступившими последствиями, то, очевидно, возлагать ответственность на такое лицо недопустимо. Как справедливо отмечает Э.А. Евстигнеев, к причинно-следственной связи между поведением правонарушителя и вредными последствиями предъявляется «особенно высокий стандарт доказывания»³⁵⁰.

³⁴⁷ Егоров К.Ф. Указ. соч. С. 11.

³⁴⁸ Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 71.

³⁴⁹ Скребнева Н.А. Юридическая ответственность в публичном и частном праве (вопросы теории и практики) : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2018. С. 55.

³⁵⁰ Евстигнеев Э.А. Принцип генерального деликта: современное состояние и перспективы применения (часть вторая) // Вестник гражданского права. 2017. Т. 17. № 5. С. 74.

Но если вредные последствия всё-таки наступили, значит, на то была причина, а значит, и лицо, являющееся ответственным за данную причину (конечно, только если причиной не являются обстоятельства непреодолимой силы). Если при перевозке груз был повреждён, а непреодолимая сила не воздействовала на него, то методом исключения, приходим к выводу, что причиной повреждения груза стало деяние грузоотправителя или одного из соперевозчиков.

При наличии нескольких возможных правонарушителей необходимо говорить о степени достаточности причинно-следственной связи для установления причастного к правонарушению лица. Например, М.М. Агарков отмечает, что законом хоть и не определены критерии достаточности, но «закон не может ставить своей задачей формулировать философскую проблему причинности и правильное её решение»³⁵¹. Однако отдельные учёные всё-таки обращаются к философскому разрешению проблемы. Например, Г.К. Матвеев полагает, что «явления в природе и обществе причинно обусловлены, а поэтому и необходимы, но не все они причинно-необходимы, если их рассматривать относительно друг друга»³⁵². Для установления именно необходимой причины следствия В.Т. Смирнов предлагает сопоставить индивидуальные особенности причины и индивидуальные особенности следствия – для констатации наличия причинной связи данные особенности должны проявить себя в обоих случаях³⁵³.

При установлении причинно-следственной связи представляется необходимым уделять особое внимание именно достаточности и необходимости следствия из причины, так как при наличии нескольких соперевозчиков, каждый из них потенциально может являться причинителем вреда.

³⁵¹ Агарков М.М. Избранные труды по гражданскому праву : в 2 т. Т.2. Общее учение об обязательствах и его отдельных видах. С. 484–485.

³⁵² Матвеев Г.К. Вина в гражданском праве. С. 63.

³⁵³ См.: Смирнов В.Т. Указ. соч. С. 78.

Противоправность, как последнее из четырёх условий гражданско-правовой ответственности, как может представиться, должно рассматриваться в качестве первого. Так, если в деянии нет противоправности, то и самого правонарушения нет, а значит, и юридической ответственности. Так, схожей точки зрения придерживается М.В. Демченко, связывающий противоправность с нарушением норм транспортного права и полагающий, что при отсутствии нарушения транспортного обязательства ответственность субъектов так же отсутствует³⁵⁴. Однако далее данный тезис будет опровергнут.

Для начала определим содержание категории противоправности. Традиционно российское право под противоправностью понимает «любое вредоносное поведение», включая нарушение субъективных гражданских прав, законных интересов и нарушение норм объективного права³⁵⁵. Поведение может выражаться в действиях или бездействии, причём последнее должно быть именно осознаваемым самим лицом или, как считает Н.Н. Апостолова, быть «актом волевого поведения»³⁵⁶. Совершенно обоснованное уточнение: субъект должен сознательно избрать вариант поведения в виде бездействия, а значит, правонарушение в виде бездействия может быть только виновным.

Таким образом, противоправность в виде «вредоносного поведения» отсылает правоприменителя к необходимости установления наличия причинённого вреда: если вред наличествует, то закономерно присутствует и противоправность. Так, Е.А. Флейшиц связывает противоправность нарушения как субъективного, так и объективного права именно с причинением вреда³⁵⁷.

³⁵⁴ См.: Демченко М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : дис. ... канд. юрид. наук. С. 42.

³⁵⁵ Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 4: Отдельные виды обязательств. С. 486–487.

³⁵⁶ Апостолова Н.Н. Ответственность за вред, причинённый искусственным интеллектом // Северо-Кавказский юридический вестник. 2021. № 1. С. 115.

³⁵⁷ См.: Флейшиц Е.А. Избранные труды по гражданскому праву : в 2 т. М.: Статут, 2015. Т. 1. С. 232.

Однако противоправность может связываться и с иным условием гражданско-правовой ответственности, а именно с виной правонарушителя. Данной точки зрения придерживается М.М. Агарков, выводящий противоправность из «факта правонарушения и наличия у правонарушителя умысла или неосторожности»³⁵⁸. Как справедливо замечают А.А. Маркелова и А.А. Ягельницкий, в этом случае «противоправность практически сливается с виной, поскольку не проявление должной степени заботливости ... будет одновременно свидетельствовать и о вине, и о незаконности»³⁵⁹.

Причём не только российское право балансирует на определении противоправности через причинённый вред или наличие вины правонарушителя. Э.А. Евстигнеев прямо указывает, что «противоправность в зависимости от правопорядка может оцениваться в рамках других условий ответственности вины или вреда»³⁶⁰.

Таким образом, отдельно говорить о таком условии гражданско-правовой ответственности, как противоправность, не представляется целесообразным. Если лицо совершило деяние, и у потерпевшего наличествует вред, и между двумя данными фактами присутствует необходимая причинно-следственная связь или доказана вина причинителя вреда, то такое деяние автоматически становится противоправным. Отдельно устанавливать противоправность в этом случае не имеет практического смысла.

Рассмотрев общее основание гражданско-правовой ответственности, перейдём к рассмотрению специальных составов гражданских правонарушений, применимым именно к перевозчикам. Согласно норме п. 1 ст. 796 ГК РФ перевозчик несёт ответственность за несохранность груза. Ответственность именно за неспособность обеспечить сохранность груза представляется закономерной, так как по договору перевозки груза

³⁵⁸ Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. С. 145.

³⁵⁹ Основные положения гражданского права: постатейный комментарий к статьям 1–16.1 Гражданского кодекса Российской Федерации. С. 1399.

³⁶⁰ Евстигнеев Э.А. Соотношение вины и причинной связи в деликтном праве // Вестник гражданского права. 2020. № 1. С. 41.

грузоотправитель доверяет свой груз перевозчику (п. 1 ст. 785 ГК РФ). «Несохранность» – это неспособность оправдать правомерные ожидания грузоотправителя. Однако данная категория только объединяет под собой несколько отдельных гражданских правонарушений. Например, А.В. Расулов под несохранностью груза понимает утрату, недостачу и повреждение груза³⁶¹. Данное понимание согласуется с правовым регулированием смешанных перевозок грузов (абз. 5 ст. 79 УЖТ РФ, абз. 2 п. 2 ст. 114 КВВТ РФ), причём следует отметить, что только КВВТ РФ использует общую родовую категорию «несохранность груза». УЖТ РФ, несмотря на практически полную аналогичность правовых норм, данный термин применительно к смешанным перевозкам не использует, что ещё раз подчёркивает необходимость наличия единого нормативно-правового акта, регулирующего смешанные перевозки, во избежание противоречия транспортных уставов и кодексов друг другу.

Относительно морского этапа перевозки ответственность наступает за так называемое морское правонарушение. Например, А.С. Кокин понимает под ним «любые нечестные действия, связанные с торговым мореплаванием и экспортно-импортными операциями, невзирая на то, что с юридической точки зрения эти действия лишены признаков правонарушения»³⁶²; В.Н. Гуцуляк, в свою очередь, называет это ответственностью за нарушение «обычной морской практики (*ordinary practice of seaman*)»³⁶³. Учитывая излишне широкое трактование морского правонарушения, Я. Рамберг подчёркивает излишне рисковый характер морской перевозки груза, называя её «морским предприятием»³⁶⁴.

Не углубляясь в морскую перевозку, подробнее рассмотрим отдельные составы правонарушений, совершаемые перевозчиками.

³⁶¹ См.: Транспортное право. Общая часть. Указ. соч. С. 150.

³⁶² Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Инфотропик Медиа, 2012. С. 693.

³⁶³ Гуцуляк В.Н. МППСС-72 с комментариями. М.: Центр морского права, МОР-КНИГА, 2012. С. 38.

³⁶⁴ Рамберг Я. Международные коммерческие транзакции: пер. с англ. / ред. Н.Г. Вилкова. 4-е изд. М.: Инфотропик Медиа, 2011. С. 195.

Повреждение груза является одним из наиболее распространённых деликтов перевозчиков. Как отмечают исследователи деятельности Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате, это является самой популярной категорией споров³⁶⁵.

Основанием гражданско-правовой ответственности в данном случае является собственно повреждение или порча груза. А.В. Расулов под повреждением груза понимает «понижение его качества, которое вызвано механическим нарушением его целостности», а под порчей груза «несоответствие качества груза, прибывшего в пункт назначения, его первоначальному качеству, полная или частичная утрата грузом его полезных свойств»³⁶⁶.

Данное понимание соответствует актуальной судебной практике арбитражных судов. Повреждение груза происходит, например, при механическом воздействии на него твёрдых предметов³⁶⁷; при неспособности груза выдерживать воздействие механических факторов при транспортировке³⁶⁸ и даже при загрязнении груза, вследствие чего он перестаёт быть соответствующим требованиям нормативной документации³⁶⁹.

Таким образом, повреждение или порча груза – это всегда результат физического воздействия на груз как на объект материального мира, в силу чего груз изменяет свои первоначальные свойства.

Непосредственную связь с повреждением груза несут возможные действия грузополучателя по отказу от получения груза, ввиду его

³⁶⁵ См.: Международный коммерческий арбитраж: опыт отечественного регулирования. 80 лет МАК при ТПП СССР/ТПП РФ. 1930–2010 гг. : сб. избр. док. и аналит. материалов / ред. А.И. Муранов. М.: Инфотропик Медиа, 2011. С. 63.

³⁶⁶ Транспортное право. Общая часть Указ. соч. С. 150–151.

³⁶⁷ См.: Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-4954/22 от 27.10.2022 по делу № А46-13518/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁶⁸ См.: Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-26344/22 от 01.11.2022 по делу № А40-270835/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁶⁹ См.: Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-19124/22 от 08.12.2022 по делу № А66-13970/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

повреждения или порчи. Согласно теории рационального выбора разумный грузополучатель не будет отказываться от получения даже повреждённого груза, так как это приносит ему выгоду, в частности позволяя осуществить продажи годных остатков груза и тем самым извлечь прибыль. В связи с этим важно замечание Н.А. Бутаковой, отмечающей, что сумма возмещения за повреждение груза не должна превышать сумму за полную утрату груза³⁷⁰. Логичное замечание, так как в результате частичного покушения на субъективное право грузополучателя в виде повреждения груза убытки не могут превысить размер издержек при полном прекращении субъективного права в результате утраты груза.

С.В. Николюкин приводит пример, как морской перевозчик на практике защищается от возможных злоупотреблений со стороны грузополучателя по отказу от приёма повреждённого груза. Так, в международной торговле распространено условие поставки товара способом «тель-кель (такой, какой есть)», в соответствии с которым покупатель обязан принять товар от перевозчика независимо от его фактического качества³⁷¹.

Однако совершенно ясно, что абсолютно полагаться на принцип «тель-кель» невозможно, так как перевозчик вообще не будет заинтересован в том, чтобы хоть как-то обеспечить сохранность груза при перевозке. В связи с этим М.А. Егорова полагает, что грузополучатель может отказаться от приёма груза только в случае, если «исключается возможность его полного или частичного использования»³⁷². С данной точкой зрения невозможно не согласиться, так как если у грузополучателя нет даже минимального имущественного интереса в получении повреждённого груза, то возлагать на него обязанность, которая в перспективе приведёт к дополнительным убыткам (необходимо утилизировать полностью повреждённый груз, не имеющей экономической ценности даже в виде годных остатков),

³⁷⁰ См.: Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямой смешанной перевозки грузов. С. 403.

³⁷¹ См.: Николюкин С.В. Купля-продажа товаров во внешнеторговом обороте : учеб. пособие. М.: Юстицинформ, 2010. С. 139.

³⁷² Егорова М.А. Коммерческое право. С. 206.

представляется неверной ввиду её необоснованности. Например, А.К. Srivastava и Р.Р. Srivastava замечают, что оператор перевозки несёт расходы на утилизацию повреждённого или неостребованного груза³⁷³.

Одна из особенностей деликта из повреждения груза проявляется только при контейнерной перевозке: в частности, повреждение может быть обнаружено после вскрытия контейнера, и в этом случае, как верно отмечает О.А. Дмитриева, «почти невозможно определить, когда произошла утрата или повреждение до или после получения товара грузоперевозчиком»³⁷⁴. Данная особенность будет освещена в настоящем исследовании более подробно.

Условия гражданско-правовой ответственности при повреждении груза также имеют свои особенности. Например, усечённый состав. Так, М. Бубнова в качестве необходимых условий наступления гражданско-правовой ответственности перевозчика при повреждении груза называет только неблагоприятные последствия и причинно-следственную связь между ними и совершённым деянием³⁷⁵. Учёный отвергает условия как противоправности, так и вины перевозчика. Думается, что хоть о противоправности речь непосредственно и не идёт, но о её наличии свидетельствуют неблагоприятные последствия на стороне грузополучателя.

Касательно вины данное условие отвергалось ещё более века назад. Например, В.В. Витрянский, исследуя проект Гражданского уложения в дореволюционной России, замечает, что ещё тогда было очевидным, что даже наличие обстоятельств непреодолимой силы автоматически не может освободить перевозчика от ответственности – перевозчик обязан принять все доступные меры предосторожности³⁷⁶. Однако, кроме форс-мажора, есть одно специальное обстоятельство, освобождающее только морского

³⁷³ См.: Srivastava A.K. Multimodal Transport of Goods and Their Need of Insurance / A.K. Srivastava, P.P. Srivastava // IOSP Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS). 2019. Vol. 24. № 1 (2). P. 72.

³⁷⁴ Дмитриева О.А. Основные параметры выбора логистической компании участниками ВЭД // Таможенное дело. 2017. № 4. С. 18–22.

³⁷⁵ См.: Бубнова М. Споры по перевозкам грузов по морю. Международные и Российские // Административное право. 2017. № 1. С. 69.

³⁷⁶ См.: Брагинский М.И. Указ. соч. С. 43.

перевозчика, – навигационная ошибка, признаваемая Правилами Гаага-Висби (подп. а п. 2 ст. 4), но исключённая Гамбургскими правилами. Как справедливо замечает В.Н. Гречуха, данное применение навигационной ошибки «противоречит общему духу обязательственного права», так как «ненадлежащее исполнение перевозчиком своих обязательств не влечёт для него неблагоприятных правовых последствий»³⁷⁷.

Таким образом, актуальные правила, которыми руководствуются участники гражданского оборота при смешанных перевозках груза, исключают вину как необходимое условие наступления ответственности перевозчика при повреждении груза.

Помимо несохранности груза, вторым гражданским правонарушением перевозчика является нарушение срока доставки, что приобретает большую актуальность именно при смешанной перевозке груза, так как ввиду наличия множества соперевозчиков кратно увеличивается вероятность нарушения срока хотя бы одним из них.

По правилам, установленными транспортными уставами и кодексами, ответственность за нарушение общего срока доставки груза (складывающегося из суммы сроков доставки отдельными видами транспорта) несёт последний (выдающий) перевозчик, который имеет право регресса к виновному перевозчику (ст. 75 УЖТ РФ, ст. 109 КВВТ).

Понимание «серьёзности» или «тяжести» просрочки в перевозке, по сравнению с повреждением груза, в науке вызывает интерес. Например, А.В. Расулов говорит, что договор перевозки является срочным, и надлежащее его исполнение связано с соблюдением срока перевозки³⁷⁸. Я. Рамберг более категоричен в своих суждениях, а потому полагает, что «ответственность за просрочку приобрела ... значение ... более важное, чем ответственность за утрату или повреждение товара»³⁷⁹. Одновременно с этим, когда наука и практика говорят о важности сроков для участников

³⁷⁷ Гречуха В.Н. Указ. соч. С. 131–132.

³⁷⁸ См.: Транспортное право. Общая часть Указ. соч. С. 141–145.

³⁷⁹ Рамберг Я. Указ. соч. С. 199.

гражданского оборота, законодатель не спешит приводить нормативную основу в надлежащее состояние. М.А. Бажина, отмечает отсутствие единого подхода в транспортных уставах и кодексах, из-за чего в правилах об установлении ответственности за просрочку наблюдается «диссонанс»³⁸⁰.

Причём нарушение сроков может наступить и при специфических условиях: груз прибыл, но товарораспорядительные документы ещё нет. А.С. Кокин называет решение этой проблемы «первостепенным интересом участников оборота»³⁸¹, в этом может помочь цифровизация экономики с оформлением договора в электронной форме³⁸² или использование «технологии e-Cargo» со стандартом «безбумажного документооборота - e-freight»³⁸³. В зарубежных правовых порядках данная тенденция уже учтена: например, согласно п. 3 § 408 Торгового кодекса Германии³⁸⁴ электронная накладная на груз приравнена к документальной накладной.

Просрочка в доставке может повлечь убытки на стороне грузополучателя, если ожидающее доставки груза лицо уже само обязалось доставить или поставить его в определённый срок. Однако судебная практика отвергает возможность возложения на перевозчика таких убытков грузополучателя. Так, арбитражные суды требуют установления причинно-следственной связи и оценки того, к «каким последствиям в обычных условиях гражданского оборота могло привести подобное нарушение»; перевозчик не является стороной правоотношения, в рамках которого грузополучатель допустил собственную просрочку, а значит, не несёт за это ответственности³⁸⁵.

³⁸⁰ Бажина М.А. Терминологическая неопределенность в правовом регулировании договора перевозки грузов // Транспортное право. 2020. № 4. С. 25.

³⁸¹ Кокин А.С. Указ. соч. С. 443.

³⁸² См.: Сафонова А.Е. Электронный документооборот при использовании договора международной воздушной перевозки // Право и экономика. 2020. № 2. С. 26.

³⁸³ Ненадышина Т.С. Применение информационных технологий в трансграничной торговле // Таможенное дело. 2017. № 3. С. 24.

³⁸⁴ Handelsgesetzbuch (HGB) Ausfertigungsdatum: 10.05.1897 (Änderung durch Art. 51 G v. 10.8.2021 I 3436 (Nr. 53) : Ein Service des Bundesministeriums der Justiz sowie des Bundesamts für Justiz. URL: www.gesetze-im-internet.de (дата обращения: 15.04.2022).

³⁸⁵ См. напр.: Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-1234/22 от 05.04.2022 по делу № А60-12050/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда

Таким образом, приходим к выводу, что основанием гражданско-правовой ответственности перевозчика является гражданское правонарушение (деликт в буквальном смысле этого слова), а именно нарушение обязанности по обеспечению сохранности груза и (или) нарушение срока доставки груза.

При этом условиями гражданско-правовой ответственности перевозчика являются, во-первых, наличие неблагоприятных последствий в виде ущерба на стороне потерпевшего лица, которым может быть как грузоотправитель (грузополучатель), так и соперевозчик, во-вторых, причинно-следственная связь между деянием перевозчика и причинённым ущербом.

Если говорить о повреждении или порче груза как наиболее распространённом правонарушении в сфере перевозки груза, то речь всегда пойдёт о физическом воздействии на груз как на объект материального мира, в результате чего груз изменяет свои первоначальные свойства.

Если в результате перевозки перевозчик допустил повреждение груза, грузополучатель тем не менее всё равно обязан принять груз. Однако если у грузополучателя нет минимального имущественного интереса в получении повреждённого груза, то возлагать на него обязанность, которая в перспективе приведёт к дополнительным убыткам (необходимо утилизировать полностью повреждённый груз, не имеющей экономической ценности даже в виде годных остатков), представляется невозможным, так как нарушается баланс интересов сторон.

2.2. Влияние локализации деликта на правовую природу имущественных выплат перевозчика при смешанных перевозках грузов

Кроме традиционного основания юридической ответственности и условий её применения, значение имеет дополнительная характеристика

№ 17АП-12439/2022-ГК от 11.11.2022 по делу № А60-18220/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

гражданско-правового деликта – определение места совершения правонарушения. Данная характеристика приобретает своё значение именно в перевозке груза, причём при перевозке смешанной, которая осуществляется на сравнительно большие расстояния. N.E. Hatzimihail отмечает, что проблема «локализации» появилась относительно поздно, так как в позднее Средневековье, Новое время и раннюю современность, правоотношения, как правило, были связаны с небольшими расстояниями³⁸⁶.

Активное участие предпринимателей в международной торговле и необходимость обеспечения деловых связей через смешанные перевозки грузов и порождают правоотношения, существующие одновременно в нескольких юрисдикциях.

Французский теоретик права Ж.-Л. Бержель считает, что локализации в пространстве подлежат лица, имущество, акты и факты, так как это влечёт «ряд последствий, которые касаются правового фундамента»³⁸⁷. Относительно локализации факта совершения правонарушения существуют два подхода. А.В. Банковский, сравнивая законодательства иностранных государств, отмечает, что правонарушение может быть локализовано по месту совершения действия и месту наступления его результата³⁸⁸. Например, J.E. Fernández, анализируя практику Суда ЕС, определяет место совершения правонарушения следующим образом: в «месте, где фактически проявляется предполагаемый ущерб», даже если очевидно, что деяние произошло не здесь³⁸⁹.

Относительно груза, как представляется, имеет значение именно место наступления вредоносного результата, то есть место, где была нарушена сохранность груза или допущена просрочка в доставке груза.

³⁸⁶ См.: Hatzimihail N.E. *Preclassical Conflict of Laws*. Cambridge University Press, 2021. P. 537.

³⁸⁷ Бержель Ж.-Л. *Общая теория права*: пер. с фр. / ред. В.И. Даниленко. М.: Изд. дом NOTA BENE, 2000. С. 260.

³⁸⁸ См.: *Международное частное право : учебник : в 2 т. Т. 2: Особенная часть* / ред. С.Н. Лебедев, Е.В. Кабатова. М.: Статут, 2015. С. 455.

³⁸⁹ См.: Fernández J.E. *Jurisdiction and Applicable Law to Contracts for The Sale of Goods and The Provision of Services Including The Carriage of Goods by Sea and Other Means of Transport in The European Union* // *Cuadernos de Derecho Transnacional*. 2019. Vol. 11. № 2. P. 75.

Касательно просрочки данный вывод основывается на том, что просрочка, как особый вид юридического события, связана с определённым моментом времени – датой и временем, когда груз должен был быть доставлен. Просрочка перевозчика фиксируется в пункте назначения, а значит, не имеет значения, на каком именно участке маршрута одного перевозчика он допустил нарушение срока.

Касательно же нарушения сохранности груза, само деяние может быть как длящимся (например, механическое воздействие на груз или нарушение температурного режима на протяжении всей перевозки), так и одномоментным (например, кража груза или его потеря в море). Результат же в виде неблагоприятных последствий для грузоотправителя (грузополучателя) наступит только в момент, когда он узнал или должен будет узнать о нарушении его права (п. 1 ст. 200 ГК РФ). В отношениях между соперевозчиками это происходит в момент передачи груза с одного вида транспорта на другой с осмотром груза, его взвешиванием или проверкой пломбировочных устройств и целостности контейнера (ст. 69 УЖТ РФ, ст. 107, 108 КВВТ РФ).

Установление локализации деликта непосредственно оказывает влияние на определение ответственного перевозчика, что позволяет говорить о том, что локализация разграничивает зоны ответственности соперевозчиков. М. Бубнова обращает внимание на то, что между несколькими перевозчиками часто имеют место споры о разграничении ответственности между собой, особенно если перевозка осуществляется в контейнере³⁹⁰. А.К. Srivastava и Р.Р. Srivastava также замечают, что контейнеризация фактически привела к размыванию границ между перевозками различными видами транспорта, что затрудняет разграничение ответственности между перевозчиками³⁹¹, F. Arizon и D. Semark объясняют это тем, что при перевозке в контейнере затрудняется определение качества

³⁹⁰ См.: Бубнова М. Указ. соч. С. 69.

³⁹¹ См.: Srivastava А.К. Multimodal Transport of Goods and Their Need of Insurance. P. 68.

передаваемого груза, в связи с чем затрудняется определение момента его возможного повреждения³⁹².

Следует отметить, что разграничение ответственности имеет значение не только между перевозчиками, и между перевозчиком и грузоотправителем. Так, М. Бубнова из анализа судебной практики выводит общее правило разграничения ответственности грузоотправителя и перевозчика по отношению к положению груза в контейнере: если иное не предусмотрено договором, за крепление и упаковку груза в контейнер отвечает грузоотправитель, а за перевозку контейнера перевозчик³⁹³. К.Ф. Егоров, анализируя в связи с этим английское право, замечает, что, даже если перевозчик принял груз в неисправной упаковке, из этого не следует, что перевозчик принял на себя ответственность за сохранность груза – это риск грузоотправителя³⁹⁴. Данную проблему должны решить международные конвенции, регулирующие смешанные перевозки грузов, однако, например, правила Гаага-Висби и Гамбургские правила не содержат положений о процедуре проверки заявлений грузоотправителя о свойствах груза. G. Gujar и S.K. Tai обоснованно полагают, что это порождает безответственность грузоотправителей и осложняет обеспечение сохранности неизвестного груза перевозчиком³⁹⁵. Хотя, как отмечается другими исследователями, данные правила, наоборот, обвиняют в неоправданном благоприятствовании перевозчикам³⁹⁶. Однако не только транспортные конвенции оказывают своё влияние, следует понимать, что так или иначе именно общее право доминирует в сфере международных перевозок грузов³⁹⁷.

Возможность определения состояния груза в каждый момент перевозки является ключевым вопросом. Так, именно от понимания того, на каком

³⁹² См.: Arizon F. Maritime Letters of Indemnity / F. Arizon, D. Semark. Informa Law from Rouledge, 2014. P. 46.

³⁹³ См.: Бубнова М. Указ. соч. С. 68.

³⁹⁴ См.: Егоров К.Ф. Указ. соч. С. 69.

³⁹⁵ См.: Gujar G. Legal liability for container security / G. Gujar, S.K. Tai // Maritime Business Review. 2019. Vol. 4. № 2. P. 197.

³⁹⁶ См.: Shipping Law Handbook / ed. M. Bundock. Fifth edition. L.: Informa, 2011. P. 245.

³⁹⁷ См.: The Code Napoléon Rewritten: French Contract Law after the 2016 Reforms / eds. S. Whittaker, J. Cartwright. Bloomsbury Publishing, 2017. P. 41.

участке пути произошло правонарушение, зависит выбор надлежащего транспортного кодекса или международной конвенции. S. Vaughen отмечает, что отличающиеся правила, применяемые для различных видов транспорта, порождают неопределённость правового положения оператора перевозки, который организует такую смешанную перевозку, так как заранее неизвестно, каков будет размер требований грузополучателя³⁹⁸.

Как было установлено ранее, гражданско-правовая ответственность перевозчика носит договорной характер, однако, как отмечает И.А. Вешнякова и О.Г. Ярмолвич, договорную ответственность несёт собственно договорной перевозчик, а, например, морская исполняющая сторона, которой грузоотправитель груз не передавал, будет нести внедоговорную гражданско-правовую ответственность – данный выбор зависит именно от ответа на вопрос, в чьём именно ведении находился груз при его повреждении³⁹⁹. А. Abid и Y. Khalid обращают внимание ещё на один момент, возникающий в связи с этим, – когда начинается течение срока исковой давности для грузополучателя. По мнению авторов, он должен начинаться в момент доставки груза в порт, а не в момент его погрузки на судно⁴⁰⁰. Хотя, к примеру Н.Г. Вилкова, ссылаясь на условия терминов Инкотермс, указывает, что грузоотправитель (продавец) несёт ответственность за груз вплоть до его размещения на борту судна⁴⁰¹. Хотя Инкотермс и ориентированы в первую очередь на поставку товара, но применимы и к перевозке груза. Так, К.В. Холопов указывает, что Инкотермс содержит основные термины и понятия не только относительно поставки товара, но и относительно перевозки груза⁴⁰².

³⁹⁸ См.: Vaughen S. Op. cit. P. 170.

³⁹⁹ См.: Вешнякова И.А. Отдельные вопросы ответственности перевозчика в свете Роттердамских правил / И.А. Вешнякова, О.Г. Ярмолвич // Закон. 2014. № 8. С. 154.

⁴⁰⁰ См.: Abid A. Rule of Prescription Under Article III, Rule 6 of Hague/Hague-Visby Rules: When Does the Clock of Limitation Start Ticking? / A. Abid, Y. Khalid // The Open Transportation Journal. 2020. № 14. P. 40.

⁴⁰¹ См.: Вилкова Н.Г. Комментарий МТП к Инкотермс 2000. Толкование и практическое применение (постатейный): подготовлен для системы КонсультантПлюс. Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». 2004. С. 75.

⁴⁰² См.: Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия // Российский внешнеэкономический вестник. 2011. № 1. С. 66.

Таким образом, как российские, так иностранные авторы ставят в зависимость от локализации деликта и решение вопроса о договорной или внедоговорной ответственности.

Далее, локализация деликта влияет на правила реализации гражданско-правовой ответственности и её пределы, так как на различных видах транспорта существуют соответствующие правовые нормы. Я. Рамберг обоснованно полагает, что это «создаёт значительные сложности в определении ответственности»⁴⁰³. Например, Н.А. Бутакова приводит один из таких примеров, связанных с размером ответственности, руководствуясь правилами различных видов транспорта: фактически получается, что оператор перевозки несёт ответственность перед грузоотправителем в большем объёме, чем перевозчики отдельных видов транспорта перед ним⁴⁰⁴.

Данное положение вещей представляется недопустимым и должно оцениваться как дефект правового регулирования. Обозначенную проблему в иностранной литературе связывают с децентрализованным правовым регулированием, Н.С. Dyer полагает, что исключительно национальное правовое регулирование практически не способно породить эффективный механизм для решения какой-либо проблемы⁴⁰⁵. К.В. Холопов и О.В. Соколова полагают, что, несмотря на данное противоречие, негативно влияющее на интерес оператора к осуществлению деятельности, лидеры транспортной отрасли должны самостоятельно признать за собой статус «публичных операторов», а, чтобы это произошло, государство должно создать для них стимулы⁴⁰⁶.

В качестве стимула, или более верно, в качестве отсутствия отдельного негативного момента, может рассматриваться как минимум установление

⁴⁰³ Рамберг Я. Указ. соч. С. 209.

⁴⁰⁴ См.: Бутакова Н.А. Мультимодальный коносамент: проблема ответственности сторон // Гражданское право. 2014. № 2. С. 31.

⁴⁰⁵ См.: International Relations Theory / eds. S. McGlinchey, R. Walters, C. Scheinpflug. Bristol: E-International Relations Publishing, 2017. P. 87–88.

⁴⁰⁶ См.: Холопов К.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг / К.В. Холопов, О.В. Соколова // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 1. С. 79.

невозможности превышения пределов ответственности оператора перевозки по сравнению с ответственностью отдельных перевозчиков.

Как одно из следствий определения ответственного за совершения гражданского правонарушения перевозчика осуществляется определение соответствующей юрисдикции и компетентного суда. Французский теоретик права Ж.-Л. Бержель отмечает, что, как правило, место совершения деликта и место нахождения компетентного суда совпадают⁴⁰⁷. J. Chuah и A. Kaczorowska, анализируя практику Суда ЕС, отмечают, что определение места происхождения ущерба для груза важно именно в юрисдикционных целях⁴⁰⁸. С данным мнением невозможно не согласиться, если кроме определения правовой природы имущественных выплат перевозчика в первую очередь необходимо определить надлежащее право – как материальное, так и процессуальное, которое будет применимо при разрешении спора. В итоге может получиться так, что вопрос о правовой природе выплат отпадёт ввиду того, что искомый правопорядок даёт однозначный ответ.

В литературе обращают внимание и на случаи, когда затруднён выбор юрисдикции ввиду того, что место отправки груза находится вне какого-либо государства, например, при перевозке морепродуктов с места вылова⁴⁰⁹. Применение соответствующего закона также затрудняется в случае споров о его применимости в определённой юрисдикции, например, в контексте крупных транспортных узлов, таких как Гонконг, где имеются разногласия относительно применения законов Гонконга или Китая⁴¹⁰. Для перевозчика выгодно переместить рассмотрение спора в юрисдикцию, где действуют менее строгие правила ответственности за совершенные нарушения. В частности, E. O'Hara O'Connor замечает, что именно в данных юрисдикциях

⁴⁰⁷ См.: Бержель Ж.-Л. Указ. соч. С. 264.

⁴⁰⁸ См.: Chuah J. Q and A Series Conflict of Laws / J. Chuah, A. Kaczorowska. Second edition. L., Sydney: Cavendish Publishing Limited, 2000. P. 86.

⁴⁰⁹ См.: Комментарий к разделу VI «Международное частное право» части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации (постатейный) / ред. И.С. Зыкин, А.В. Асосков, А.Н. Жильцов / ИЦЧП им. С.С. Алексеева при Президенте РФ. М.: Статут, 2021. С. 230.

⁴¹⁰ См.: Lim C.L. International Investment Law and Arbitration: Commentary, Awards and Other Materials / C.L. Lim, J. Ho, M. Paparinskis. Second edition. Cambridge University Press, 2021. P. 1491.

предприниматель может зарегистрировать свою организацию для подчинения её наиболее лояльному закону⁴¹¹.

Если иск предъявляется к российскому перевозчику, то компетентным согласно правилам ч. 3 ст. 38 АПК РФ⁴¹² является соответствующий арбитражный суд по месту нахождения перевозчика. Для сравнения, в соответствии со ст. 2051 ГК Квебека⁴¹³ в случае смешанной перевозки груза иск предъявляется перевозчику, с которым заключён договор, или к последнему перевозчику. Таким образом, уже порождается правовая неопределённость перевозчиков в отношении ожидаемых исковых требований.

Нормы, на первый взгляд, представляются простыми, содержащими однозначное правило, однако данный подход на практике может сталкиваться с проблемой идентификации перевозчиками своих контрагентов по смешанной перевозке. Например, R.L. Kilpatrick замечает, что перевозчики, «находящиеся ниже по течению», не всегда могут установить подлинную личность своего клиента, так как не имеют возможности установить, является ли предыдущий контрагент подлинным грузоотправителем или таким же исполнителем⁴¹⁴. Более того, E. Murati замечает, что при участии в перевозке оператора перевозчики вообще могут не знать, кто обеспечивает следующую часть маршрута перевозки⁴¹⁵.

В иностранной доктрине поднимается ещё один вопрос: важно локализовать место повреждения груза не просто для того, чтобы установить ответственное лицо, но и для того, чтобы иметь представление о знании перевозчика о свойствах груза, например как о ценном или опасном.

⁴¹¹ См.: The Oxford Handbook of Law and Economics: Vol. III: Public Law and Legal Institutions / ed. F. Parisi. Oxford University Press, 2017. P. 537–538.

⁴¹² Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 29.12.2022, с изм. от 10.01.2023) // Собрание законодательства РФ. 2002. 29 июля. № 30. Ст. 3012.

⁴¹³ Civil code of Québec : Chapter CCQ-1991 (upd. to November 1 2021) // Québec Official Publisher. 2021. 1 Nov. P. 1–516.

⁴¹⁴ См.: Kilpatrick R.L. Privity and Subcontracting in Multimodal Transport – Diverging Solutions // NUS Law Working Paper. 2018. № 018. P. 24.

⁴¹⁵ См.: Murati E. Mobility-as-a-service (MaaS) digital marketplace impact on EU passengers rights // European Transport Research Review. 2020. № 12:62. P. 3.

В связи с этим D. Damar предлагает разделять все случаи происшествий с грузами на две группы: со стоимостным (ценным) и неценным грузом. Относительно ценного груза автор настаивает на необходимости иметь ясное представление о схеме и последовательности событий с грузом, потому как если неизвестно, где и когда был потерян или повреждён груз, то нельзя определить, чьи знания о стоимости и ценности груза необходимо учитывать⁴¹⁶. Обоснованное утверждение, ведь принимаемые перевозчиком меры предосторожности напрямую зависят от размера возможных убытков, которые будет вынужден понести перевозчик при каком-либо происшествии с грузом. Логично, что перевозку ценного груза перевозчик будет осуществлять более добросовестно, нежели груза, не способного нанести ему значительные убытки.

Позиция о том, что перевозчик не всегда обладает всей полнотой информации о грузе и его свойствах, разделяется не всеми учёными в отечественной науке. Например, Б.Ш. Гуров отмечает, что «координирующая и контролирующая» сторона договора перевозки «становится крайним звеном в цепочке передачи грузов» и данное лицо имеет информацию об опасных свойствах груза⁴¹⁷. С данным мнением можно согласиться лишь отчасти. Это, безусловно, соответствует действительности, если грузоотправитель сообщил полные и достоверные сведения о грузе, однако, как было сказано ранее, это не всегда происходит именно так.

Если с последнего перевозчика взыскиваются собственно причинённые вследствие повреждения груза грузоотправителю убытки, то какую правовую природу имеют денежные выплаты соперевозчиков в рамках смешанной перевозки груза? Является ли это заранее оценёнными убытками, неустойкой или имеет иную правовую природу? Так, основное различие между неустойкой и заранее оценёнными убытками подчёркивает А.В. Сятчихин,

⁴¹⁶ См.: Damar D. Op. cit. P. 100.

⁴¹⁷ Гуров Б.Ш. Административная ответственность на морском и внутреннем водном транспорте: понятие и особенности // Административное право и процесс. 2016. № 4. С. 72.

полагающий, что в отличие от убытков неустойка преследует штрафную функцию, а не компенсационную⁴¹⁸.

Практическая необходимость разграничения данных явлений обусловлена положениями действующего законодательства. Так, норма п. 1 ст. 333 ГК РФ предоставляет суду право уменьшения размера неустойки, при этом положение п. 3 ст. 333 ГК РФ прямо указывает, что размер убытков не подлежит снижению в соответствии с правилами данной статьи. Из приведённых норм становится ясно, что если считать требования последнего перевозчика к соперевозчикам неустойкой, то ответчики имеют право ходатайствовать о её снижении.

О необходимости разграничения существует понимание и в доктрине гражданского права. Например, в дореволюционном праве К.П. Победоносцев отмечает необходимость выяснения практического вопроса, чем является условие о неустойке в договоре – вознаграждением за убытки или пеней за уклонение от исполнения договора⁴¹⁹. Аналогичной позиции придерживается в настоящее время и А.В. Сятчихин, полагающий, что договорную неустойку необходимо устанавливать через анализ конкретного договора⁴²⁰. Данные позиции разделяются и в иностранной литературе: например, отмечается, что использование терминов «неустойка» или «заранее оценённые убытки» в тексте договора не означает, что они в действительности являются тем, чем названы; обязанностью суда является установить правовую природу данных сумм, в частности является ли это сдерживающим от нарушения или компенсационным фактором⁴²¹.

Таким образом, действительно необходимо установить, чем являются денежные требования последнего перевозчика к соперевозчикам.

Заранее оценённые убытки связываются с принципом свободы договора, имеющего установленные законодателем рамки. Как отмечается в

⁴¹⁸ См.: Сятчихин А.В. Заранее оценённые убытки в российском гражданском праве : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2017. С. 210–211.

⁴¹⁹ См.: Победоносцев К. Указ. соч. С. 284.

⁴²⁰ См.: Сятчихин А.В. Указ. соч. С. 208.

⁴²¹ См.: Voyage Charters / eds. J. Cooke [et al.]. Fourth edition. Informa Law from Roudledge, 2014. P. 669.

литературе, ограничения свободы договора крайне широки по своему содержанию; приводя в пример «общественный порядок», отдельные авторы отмечают, что это приводит к значительному судебному усмотрению⁴²², хотя при этом «правовая природа свободы договора ... имеет больше сходства с субъективным правом»⁴²³. В.А. Кочев на основе данного принципа полагает, что «контрагентам всегда виднее, какой размер убытков может понести потерпевшая в договоре сторона»⁴²⁴ – именно это позволяет рассматривать свободу оценки будущих убытков как субъективное право сторон.

Идеи о том, что спорные суммы являются заранее оценёнными убытками, распространены в зарубежном праве. Исследователи приходят к данным выводам различными способами.

Во-первых, учёные обращают внимание на цель, которую преследуют перевозчики при заключении договора. Ведь именно цель позволяет различить заранее оценённые убытки (компенсация) и неустойку (превенция). Например, хорватский исследователь N. Radionov отмечает, что перевозчик «борется» не за то, чтобы извлекать всё большую прибыль, а за то, чтобы понести как можно меньшие финансовые потери⁴²⁵. Управление риском будущих потерь как раз отвечает цели заранее оценённых убытков и буквально позволяет перевозчику «оценить» их. Н.А. Бутакова справедливо замечает, что «любая торговая сделка, которой не предшествует исследование рисков, может быть обречена на провал», «разумный субъект предпринимательской деятельности должен стремиться свести к минимуму риски»⁴²⁶. Исходя из этого, разумные участники гражданского оборота должны указывать в договоре именно заранее оценённые убытки, а не абстрактную неустойку.

⁴²² См.: Ахвердова Т.А. К вопросу о классификациях ограничений свободы договора // Аллея науки. 2018. Т. 2. № 9 (25). С. 579.

⁴²³ Ахвердова Т.А. К вопросу о правовой природе свободы договора // Синергия Наук. 2017. № S17. С. 23.

⁴²⁴ Кочев В.А. К вопросу о сущности договорной свободы // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2010. № 2 (12). С. 53.

⁴²⁵ См.: Radionov N. Ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika za štete na robi // Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu. 2011. Vol. 61. № 3. P. 891.

⁴²⁶ Бутакова Н.А. Обеспечение предпринимательских рисков при осуществлении экспортно-импортных сделок // Право и экономика. 2018. № 7. С. 8.

Немецкий исследователь D. Damar указывает, что международные транспортные конвенции заранее определяют максимальную сумму возмещаемого ущерба. Мотивом принятия данных норм является снижение количества судебных разбирательств путём содействия быстрому урегулированию и упрощение процедуры рассмотрения претензий, однако учёный замечает, что вопреки идее авторов конвенций данные положения стали одной из причин роста судебных разбирательств⁴²⁷. Определение максимальной суммы убытков определяет их в качестве «оценённых», однако с данной логикой согласны не все авторы. Например, Закон о морских перевозках США⁴²⁸ содержит схожую норму о том, что истец может взыскать с перевозчика не больше, чем фактические убытки. По мнению иностранных цивилистов, это представляет собой не заранее оценённые убытки, а лишь ограничение ответственности перевозчика⁴²⁹. Однако, например, J.S. Lee рассматривая судебную практику Республики Корея, отмечает, что если стороны определили в договоре стоимость груза, то ограничение ответственности не применяется, даже если установлено законом⁴³⁰. В связи с этим интерес представляет точка зрения P. Todd, отмечающего, что целью заранее оценённых убытков при перевозке груза должна являться компенсация, а не наказание, и оценка должна быть действительно собственно оценкой ущерба, иначе это является штрафом⁴³¹.

Действительно, просто установить верхний порог для размера взыскиваемых убытков не значит оценить их подлинный размер, который необходимо устанавливать из действительной или как минимум согласованной стоимости груза.

Во-вторых, о заранее оценённых убытках может прямо говорить законодательство. Так, В. Verkepinck, исследуя бельгийское гражданское

⁴²⁷ См.: Damar D. Op. cit. P. 23.

⁴²⁸ Carriage of Goods by Sea Act : U.S. Code: Title 46. SHIPPING: Code of Laws of the United States of America. URL: <https://uscode.house.gov/> (дата обращения: 13.02.2023).

⁴²⁹ См.: Voyage Charters Op. cit. P. 1166–1167.

⁴³⁰ См.: Lee J.S. Limitation of Liability and Governing Law for Accidents Occurring before Issuance of Bill of Lading // The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2018. № 34(1). P. 16.

⁴³¹ См.: Todd P. Principles of the Carriage of Goods by Sea. L., N. Y.: Routledge, 2016. P. 37.

право, замечает, что в Бельгии доказывание убытков жёстко связано с их предсказуемостью⁴³². Например, ст. 1150 ГК Бельгии ранее содержала правило о том, что «должник несёт ответственность только за убытки, которые были предусмотрены или которые могли быть предусмотрены на момент заключения договора»⁴³³. Однако данная позиция не даст ответа на главный вопрос, чем являются спорные денежные требования перевозчика. Следуя логике бельгийского законодателя, можно прийти к выводу, что если в договоре перевозки убытки прямо и заранее не были оценены, то взыскиваемая сумма является неустойкой. D. Damar, основывая свои рассуждения на положениях Лондонской⁴³⁴ и Варшавской⁴³⁵ конвенциях, относит рассматриваемые выплаты к убыткам, так как правонарушитель «должен предвидеть сам фактический ущерб или тот ущерб, который должен быть причинён»⁴³⁶. Данная позиция представляет интерес, так как исследователь акцентирует внимание на том, что перевозчик должен именно предвидеть возможность ущерба. Даже если сам перевозчик не знает, допустил ли он повреждение груза во время своего периода ответственности, учёт возможности причинения ущерба должен осуществляться.

В-третьих, взыскиваемые денежные средства за отдельные разновидности перевозочных деликтов прямо определяется в качестве убытков. Например, J. Nobhouse относит к заранее оценённым убыткам гражданско-правовую ответственность за простой⁴³⁷. Однако в этом контексте необходимо согласиться с мнением А.В. Сятчихина о том, что для обоснованности размера предвидимых убытков необходимо осуществлять

⁴³² См.: The French Contract Law Reform a Source of Inspiration / eds. S. Stijns, S. Jansen. University of New England, 2017. P. 188.

⁴³³ [Ancien] Code Civil. - Livre III : Manières dont on acquiert la propriété. - Titre III à V (art. 1101-1581) (Intitulé modifié par L 2019-04-13/28, art. 2, 045; En vigueur : 01-11-2020). Service public fédéral intérieur. URL: <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/1804/03/21/1804032153/justel> (дата обращения: 14.02.2023).

⁴³⁴ Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (с изменениями на 19 апреля 2012 года) // Собрание законодательства РФ. 2012. 15 окт. № 42. Ст. 5676.

⁴³⁵ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (с изменениями на 28 сентября 1955 года) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенция, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII: сб. Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. 1934. № 20. Ст. 326.

⁴³⁶ См.: Damar D. Op. cit. 173.

⁴³⁷ См.: Voyage Charters Op. cit. P. 377.

дифференциацию их расчётов для различных нарушений договора⁴³⁸. В части простоя транспортных средств, например, в ходе погрузки или разгрузки, природа выплат, как представляется, зависит от субъекта, допускающего простой.

Например, если простой допускает грузоотправитель, то убытки в виде упущенной выгоды возникают на стороне перевозчика, их можно заранее оценить исходя из расчётной прибыли транспортных услуг за определённый период времени – это, в сущности, и является заранее оценёнными убытками. Однако если просрочку допускает перевозчик и убытки возникают на стороне грузоотправителя, то решение задачи осложняется. Упущенная выгода грузополучателя должна быть связана с тем, что он не смог извлечь прибыль по причине задержки в получении определённого груза. Напомним, что перевозчик является профессиональным субъектом действительности и экономически более могущественным лицом, поэтому именно он настаивает на своих условиях договора перевозки груза.

В литературе при развитии в гражданском обороте данной ситуации поднимается вопрос о «несправедливых условиях договора». Так, Е.М. Тужилова-Орданская отмечает, что в России отсутствует единый подход к определению данной правовой категории, но во всех предложениях, так или иначе, исследователи обращают внимание на «чрезмерный дисбаланс прав и обязанностей сторон»⁴³⁹, А.М. Багаутдинова и В.А. Анисимов полагают, что необходимым условием является также и недобросовестное поведение стороны, предложившей данные условия договора⁴⁴⁰.

Однако, исходя из логики экономического анализа, рациональный перевозчик в интересах снижения собственной ответственности не должен осуществлять оценку возможной упущенной выгоды грузополучателя.

⁴³⁸ См.: Сятчихин А.В. Указ. соч. С. 84.

⁴³⁹ См.: Тужилова-Орданская Е.М. Несправедливые договорные условия в гражданском праве России и зарубежных стран / Е.М. Тужилова-Орданская, Е.В. Федулina // Юридический вестник Самарского университета. 2020. Т. 6. № 1. С. 132–133.

⁴⁴⁰ См.: Багаутдинова А.М. Указ. соч. С. 44.

Поэтому в данном случае ответственность за просрочку может быть как убытками, так и неустойкой.

Как показывает анализ судебной практики арбитражных судов, указание в договоре на ответственность в случае просрочки перевозчика рассматривается не только в качестве неустойки⁴⁴¹, но и в качестве убытков; суды при этом используют разнообразную аргументацию. Например, просрочка перевозчика привела к начислению грузополучателю от его контрагента штрафных санкций, что является убытками грузополучателя⁴⁴². Однако размер данных «убытков» может быть снижен судом по аналогии с неустойкой: например, если грузополучатель не возражал против размера штрафных санкций, предъявленных ему, «предполагая вероятное перекладывание бремени её оплаты на своих контрагентов»⁴⁴³. Заранее оценённые убытки имеются у владельца вагонов вследствие просрочки перевозчика, так как истец в таком случае недополучил арендную плату за время просрочки⁴⁴⁴. Таким образом, становится ясно, что денежная сумма квалифицируется в качестве убытков только в том случае, если имеет какое-либо рациональное объяснение её размер, например, в связи со штрафными санкциями или как недополученный доход. Данная позиция согласуется с английским правом, требующим, чтобы заранее оценённые убытки

⁴⁴¹ См. напр.: Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа № Ф01-796/22 от 13.04.2022 по делу № А43-13961/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа № Ф02-7011/22 от 30.01.2023 по делу № А78-5111/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-30200/22 от 28.12.2022 по делу № А40-204207/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-7023/22 от 07.02.2023 по делу № А45-9413/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁴² См.: Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-13971/22 от 08.08.2022 по делу № А41-45173/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁴³ Постановление Арбитражного суда Поволжского округа № Ф06-19581/22 от 13.07.2022 по делу № А55-7022/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁴⁴ См.: Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-4340/22 от 24.08.2022 по делу № А60-52079/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

представляли собой реальную предварительную оценку убытков, иначе это должно рассматриваться как наказание⁴⁴⁵.

Приведём ещё один пример. Учёный Z. Jing на основе разъяснений Верховного народного суда КНР обращает внимание на то, что согласно китайскому праву «материальный ущерб» составляют расходы на потерю груза, перевозимого перевозчиком⁴⁴⁶. В отличие от правонарушений, связанных со сроками в ходе перевозки, повреждение груза, как представляется, всегда следует рассматривать как убытки. Однако здесь существует важная деталь: являются ли данные убытки заранее оценёнными или фактически понесёнными. Например, если стоимость груза была не действительной, а объявленной, то грузополучатель, понёсший имущественные потери в результате повреждения груза, осуществляет действия по оспариванию данной величины, настаивая в ходе судебного спора о необходимости применять действительную стоимость груза. Таким образом, имеют место фактически понесённые убытки, а не заранее оценённые.

Например, перевозчик может пытаться не согласиться с объявленной ценностью груза по мотиву завышения её грузоотправителем вопреки принципу добросовестности⁴⁴⁷. Однако для принятия во внимания иного размера убытков, чем ранее согласовывали стороны, перевозчик должен представить контррасчёт с обоснованием их размера⁴⁴⁸, или лицо, не согласное с объявленной ценностью груза вправе не заключать спорный договор⁴⁴⁹. Однако арбитражный суд в отдельных случаях обращает

⁴⁴⁵ См.: Curtis S. The Law of Shipbuilding Contracts / S. Curtis. Fourth edition. L., N. Y.: Informa Law from Roulledge, 2012. P. 62.

⁴⁴⁶ См.: Jing Z. The Regulation of Insurance in China / Z. Jing. Informa Law from Roulledge, 2021. P. 1192.

⁴⁴⁷ См.: Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-817/22 от 16.03.2022 по делу № А03-1320/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁴⁸ См.: Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-7175/22 от 01.12.2022 по делу № А50-18402/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁴⁹ См.: Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-5945/20 от 19.06.2020 по делу № А40-212010/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

внимание на то, что объявленная ценность груза, например установленная на основании договора поставки, включает не только непосредственно стоимость груза, но и долю прибыли, которую намеревается извлечь грузоотправитель-поставщик, следовательно, заранее оценённые убытки завышены, по сравнению с фактически понесёнными⁴⁵⁰.

Убытки грузоотправителя, возникающие при повреждении груза, непосредственно связаны с грузом как с имуществом. Однако U. Mattei и A. Quarta отмечают, что правовой конфликт между грузоотправителем, заинтересованным в сохранении своей собственности, и перевозчиком хоть и происходит по поводу имущества, однако данный спор система права дистанцирует от правового регулирования имущества, создавая «правило-исключение»⁴⁵¹.

Рассмотрим точку зрения, что взысканные суммы с перевозчиков должны рассматриваться в качестве неустойки.

В отечественной литературе отмечается, что неустойка является мерой гражданско-правовой ответственности, одновременно выполняющей обеспечительную функцию исполнения обязательства⁴⁵².

Иная правовая природа выплат рассматривается в зарубежной литературе. Так, F. Arizon и D. Semark поднимают вопрос об институте «договора о возмещении», применяемого в транспортном праве. Согласно данному обязательству возмещающий обязан возместить ущерб, понесённый другим лицом – цель договора заключается в обеспечении того, чтобы кредитор остался в таком же безвредном положении, как и в самом начале⁴⁵³. Таким образом фактически реализуется перенос ответственности с одного лица на другое, должник по основному обязательству, одновременно

⁴⁵⁰ См.: Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-5708/20 от 21.01.2021 по делу № А51-21785/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Определение Верховного Суда РФ от 23.04.2021 № 303-ЭС21-3452 по делу № А51-21785/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁵¹ См.: Mattei U. *Elgar Studies in Legal Theory* / U. Mattei, A. Quarta. Edward Elgar Publishing, 2018. P. 46.

⁴⁵² См.: Словарь терминов по гражданскому праву, гражданскому процессу, праву социального обеспечения, предпринимательскому праву, трудовому праву. С. 51.

⁴⁵³ См.: Arizon F. *Op. cit.* P. 5–7.

являющийся и кредитором по данному договору, переводит весь риск с себя на другое лицо, при этом просто перевести весь риск невозможно, должен оставаться баланс. Так, Р. Todd обращает внимание, что иностранные суды в последнее время начинают изучать и учитывать риски, которые на себя должна была взять каждая сторона договора перевозки⁴⁵⁴.

Существование данной идеи можно найти в судебной практике, например, Арбитражный суд Уральского округа обратил внимание, что обязанность оплаты перепредъявленного грузоотправителем штрафа в полном объёме по причине ненадлежащего исполнения перевозчиком своих обязательств является допустимым, ограничений для такого рода обязательств не установлено⁴⁵⁵.

Баланс интересов сторон в перевозке груза достичь сложно. С.Ю. Морозов замечает, что договор в процессе своего формирования проходит через ряд «точек бифуркации, в которых происходит согласование разнополярных интересов контрагентов»⁴⁵⁶. О разнополярности свидетельствует и позиция А.С. Кокина, отмечающего, что «интерес перевозчика заключается в том, чтобы наиболее точно указать внешнее состояние товара в момент его приёма»⁴⁵⁷. При этом отдельные исследователи скептически относятся к данной категории: например, Э.А. Евстигнеев полагает, что баланс в связи с динамикой правоотношений в принципе невозможен, однако это не значит, что «стремиться к балансу не нужно»⁴⁵⁸.

Однако, как представляется, необходимо хотя бы постараться достичь баланс. Возлагать обязательство полностью возмещать понесённые убытки является неверным, так как в этом случае порождается фактическая

⁴⁵⁴ См.: Todd P. Op. cit. P. 56.

⁴⁵⁵ См.: Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-10288/22 от 15.02.2023 по делу № А60-18220/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁵⁶ Морозов С.Ю. Мультимодальные пассажирские перевозки: вопросы совершенствования правового регулирования // Юридический мир. 2011. № 4. С. 54.

⁴⁵⁷ Кокин А.С. Указ. соч. С. 143.

⁴⁵⁸ Евстигнеев Э.А. Принцип генерального деликта: современное состояние и перспективы применения (часть первая) // Вестник гражданского права. 2017. Т. 17. № 4. С. 75.

безответственность лица, которое перенесёт с себя юридическую ответственность посредством данного договора. Как было установлено ранее, безответственность лица крайне негативно сказывается на его стремлении к добросовестному исполнению обязанностей, так как это не приносит лицу выгоды, в отличие от нарушения. Категория справедливости не упоминается сознательно, так как в данном случае она не несёт практического смысла. По обоснованному утверждению Г. Радбруха, «справедливость определяет лишь форму права», для содержания же права необходима целесообразность⁴⁵⁹.

Однако сама идея возможности возложения на иное лицо обязательства оплатить понесённые убытки представляется рациональной, но нуждается в доработке применительно к смешанной перевозке груза.

В рамках смешанной перевозки груза имеется лицо – последний перевозчик, несущий всю гражданско-правовую ответственность за всех лиц, исполняющих перевозочное обязательство. Действующее законодательство требует установления вины для возложения ответственности на лицо, которое действительно допустило повреждение груза. Именно посредством данного договора можно реализовать механизм юридической ответственности соперевозчиков, но уже на договорной основе. Но обязанность возместить понесённые убытки должна быть, во-первых, возложена на всех соперевозчиков, и, во-вторых, последний перевозчик не может требовать полного возмещения понесённых расходов, так как он также участвовал в перевозке, а значит, обязан понести предпринимательский риск возникновения убытков в связи с осуществлением перевозки груза.

В итоге, как в отношении несохранности груза, так и в отношении нарушения срока доставки груза решающее значение имеет место наступления вредоносного результата, то есть место, где была нарушена сохранность груза или допущена просрочка в доставке груза. Просрочка, как особый вид юридического события, связана с определённым моментом

⁴⁵⁹ См.: Радбрух Г. Философия права: пер. с нем. / Г. Радбрух. М.: Междунар. отношения, 2004. С. 64.

времени – датой и временем, когда груз должен был быть доставлен, что фиксируется в пункте назначения при очередной передаче груза последующему перевозчику и выдаче груза грузополучателю.

Касательно же нарушения сохранности груза, результат в виде неблагоприятных последствий для грузоотправителя наступит только в момент, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении его права, в отношениях между соперевозчиками это происходит в момент передачи груза с одного вида транспорта на другой с осмотром груза, его взвешиванием или проверкой пломбировочных устройств и целостности контейнера, для грузополучателя это момент выдачи груза в пункте назначения.

Действующее законодательство, регулирующее смешанные перевозки грузов, требует установления вины для возложения ответственности на лицо, которое действительно допустило повреждение груза, однако это противоречит идее строгой ответственности перевозчиков, фактически приводящий к безответственности всех перевозчиков, кроме последнего. Реализовать механизм юридической ответственности соперевозчиков, но уже на договорной основе возможно посредством договора о возмещении убытков. Обязанность возместить понесённые убытки, во-первых, должна быть возложена на всех соперевозчиков, и, *во-вторых*, последний перевозчик не может требовать полного возмещения понесённых расходов, так как он также участвовал в перевозке, а значит, обязан понести предпринимательский риск возникновения убытков в связи с осуществлением перевозки груза.

2.3. Особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика при локализованном и нелокализованном деликтах

В случае повреждения груза гражданское правонарушение может быть как локализованное, так и нелокализованное. В последнем случае невозможно достоверно установить момент повреждения груза и определить

перевозчика, который несёт ответственность за сохранность груза в это время⁴⁶⁰.

Для иллюстрации данной ситуации предположим следующее: грузоотправитель передаёт груз в запечатанном транспортном контейнере для перевозки цепочке из двух перевозчиков (минимальное количество для рассмотрения перевозки как смешанной). По прибытии в пункт назначения грузополучатель обнаруживает повреждения груза после вскрытия контейнера. Вопрос заключается в том, кто несёт ответственность за произошедшее?

Согласно действующему транспортному законодательству (абз. 5 ст. 78 УЖТ РФ, п. 7 ст. 114 КВВТ РФ) ответственность перед грузоотправителем несёт последний перевозчик. Однако данное положение не стимулирует предыдущих перевозчиков заботиться о сохранности груза, поскольку их ответственность носит виновный, а не строгий характер (абз. 4 ст. 78 УЖТ РФ, п. 2 ст. 114 КВВТ РФ). Представляется уместным отметить, что одной из функций юридической ответственности, в том числе гражданско-правовой, является карательная, связанная с превенцией. Однако в данном случае ответственность не выполняет данную функцию в полной мере.

Итак, разберём по порядку. Основание ответственности – повреждение груза. Например, на груз было оказано некое механическое или температурное воздействие, в результате чего он пришёл в негодность. Из данного вывода с необходимостью следует умозаключение, что вредоносный результат имеет место, грузоотправителю причинены убытки повреждением его груза. Если следовать традиции российского права и поднять вопрос о противоправности, то она имеет место исходя из факта причинения убытков: нарушено право собственности грузоотправителя, его имущество повреждено, что недопустимо. Уже неоднократно говорилось, что

⁴⁶⁰ См. подробнее: Назаров М.Ю. Эффективность гражданско-правовой ответственности перевозчика при нелокализованном повреждении груза // *International Law Journal*. 2023. Т. 6. № 3. С. 201–205.

ответственность перевозчика не должна строиться на принципе вины, так как, например, в данном случае её доказать невозможно.

С остальными условиями же возникают определённые проблемы.

Субъект ответственности. Кто из перевозчиков допустил повреждение груза? Указание в УЖТ РФ и КВВТ РФ на последнего перевозчика по сути не даёт ответа на этот вопрос, так как нормы в транспортном уставе и кодексе построены по типу опровержимой через доказательство вины презумпции. Логика законодателя предельно ясна: кто-то из перевозчиков всё равно должен понести ответственность. В этой связи интерес представляет исследование Л. Цветкова о турецком законодательстве начала XX в., отмечающего, что в качестве доказательств допускаются «солидные и обоснованные предположения человека»⁴⁶¹. Основывать суждение о причастности какого-либо лица на предположении может показаться необоснованным, противоречащим принципам юридической ответственности, однако именно данной точкой зрения руководствуется законодатель. Последний перевозчик «предположительно» допустил повреждение груза. Так, E. Naboush отмечает, что Гамбургские правила основывают ответственность перевозчика на его предполагаемой ошибке, которую он мог допустить⁴⁶². Кроме того, D. Damar считает, что стандарт доказывания в транспортном праве основывается не на модели «вне разумных сомнений», а в рамках «баланса вероятностей»⁴⁶³. Таким образом, теоретически возложение ответственности на основе предположения в транспортной сфере является допустимым и возможным.

Однако действительно ли именно последний перевозчик допустил повреждение груза? Могло повреждение груза произойти в период ответственности первого перевозчика? Да, причём с такой же вероятностью,

⁴⁶¹ Цветков Л. Шариат и суд (вещное и обязательное право): перевод применяемого в Османской Империи Гражданского свода (Мэджелле) / Л. Цветков; ред. А.Л. Киренер. Ташкент: Тип. «Туркестанск. Т-ва Печатного дела», 1912. Т. 3. С. 131.

⁴⁶² См.: Naboush E. The Carrier's Liability for Delay under UAE Maritime Law: A Comparative Study // Arab Law Quarterly. 2020. № 34. P. 300.

⁴⁶³ См.: Damar D. Op. cit. P. 255–256.

как и в период ответственности второго. До момента открытия контейнера никто – ни перевозчики, ни грузополучатель – не знают о состоянии груза, груз в этом случае, если проводить аналогию с мысленным экспериментом E. Schrödinger, одновременно повреждён и цел, таким образом, представляется возможным говорить о возникновении в праве явления «Груз Шрёдингера»⁴⁶⁴.

Ж.-Л. Бертель изящно подмечает, что «факты ускользают от доказательства в силу того, что совершаются без свидетелей, не оставляют следов»⁴⁶⁵. Причём стороны договора перевозки могут и сами способствовать данным обстоятельствам. Например, А.С. Кокин приводит практику гражданского оборота, согласно которой стороны составляют коносамент с «оговоркой о неизвестности» – данный транспортный документ устанавливает только факт приёма груза, но ничего более, в частности, например, веса или количества грузовых мест⁴⁶⁶. С. Debattista отмечает, что грузоотправитель в таком случае не имеет доказательств передачи груза перевозчику, так как данные оговорки свидетельствуют лишь о том, что груз «возможно был отгружен в таком количестве»⁴⁶⁷. Перевозчики используют данные формулы в транспортных документах, чтобы избежать претензий грузополучателя о качестве перевезённого груза. Как отмечают F. Arizon и D. Semark, на данных формулировках настаивают сами перевозчики, если не могут проверить качество переданного от грузоотправителя груза⁴⁶⁸. Таким образом, грузополучатель лишается возможности защитить свои права, а перевозчик снимает с себя риск ответственности за повреждение груза, так как неизвестно, насколько он был повреждён по сравнению с исходным состоянием.

⁴⁶⁴ См.: Schrödinger E. Die gegenwärtige Situation in der Quantenmechanik // Naturwissenschaften. 1935. № 23 (48). S. 807–812.

⁴⁶⁵ Бертель Ж.-Л. Указ. соч. С. 502.

⁴⁶⁶ См.: Кокин А.С. Указ. соч. С. 324.

⁴⁶⁷ См.: Maritime Law / ed. Y. Baatz. Op. cit. P. 198.

⁴⁶⁸ См.: Arizon F. Op. cit. P. 26.

Частично преодолеть правовую неопределённость может дополнительное техническое оборудование контейнеров. Например, арбитражные суды освобождают перевозчика от ответственности за порчу груза, если термограммы контейнера свидетельствуют о том, что перевозчиком не было допущено нарушений температурного режима⁴⁶⁹. Хотя конкретно в этом случае грузополучатель вообще не имеет возможности установить, вследствие чего произошла порча груза, поскольку перевозчик не нарушил своего обязательства.

Раз неизвестно лицо (которым может быть как один перевозчик, так и все или вообще никто, в случае действия непреодолимой силы), которое допустило повреждение груза, то невозможно говорить и о причинно-следственной связи между деянием неизвестного лица и вредоносным результатом. Таким образом, невозможность однозначной локализации деликта буквально ломает традиционные условия наступления гражданско-правовой ответственности.

Однако следует отметить, что слепо следовать традиционным представлениям может быть ошибочно и непродуктивно. Как полагает А.А. Ивин, аргументы к традициям распространены в области морали, а не права⁴⁷⁰.

Последствием невозможности локализации являются сложности с выбором необходимых правовых норм. Так, J.F. Wilson отмечает, что когда неизвестно, на каком этапе произошло повреждение или утрата, по определению не может применяться конвенция о перевозке одним видом транспорта, и стороны будут иметь свободу составлять свой собственный контракт⁴⁷¹.

Причём сложности с нелокализованным деликтом не являются проблемой только российского права. Например, § 452а Торгового кодекса

⁴⁶⁹ См.: Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-2262/21 от 12.04.2021 по делу № А56-69433/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴⁷⁰ См.: Ивин А.А. Логика для юристов : учеб. и практикум для вузов. М.: Юрайт, 2021. С. 229.

⁴⁷¹ См.: Wilson J.F. Op. cit. P. 255.

Германии говорит только о случае локализованного деликта, о том же, что необходимо делать, если место повреждения груза не может быть определено, германский кодекс прямого ответа также не содержит.

Однако рассмотрим все вопросы последовательно. И начнём с контейнерных перевозок, ведь именно данный вид упаковки груза и порождает всю правовую неопределённость⁴⁷².

Данную проблему не снять, прекратив использовать сами контейнеры, так как, как отмечает А.С. Скаридов, «перевозка генеральных грузов ... почти полностью осуществляется в контейнерах»⁴⁷³. Использование контейнеров не остановить – это тенденция современной международной торговли⁴⁷⁴, так как контейнеры, по мнению М.А. Егоровой, позволяют обеспечить сохранность и идентификацию груза⁴⁷⁵. Это представляет собой интересный парадокс: груз в контейнере сохраняется лучше, чем упакованный иным способом, но в случае его повреждения установить действительную причину нарушения сохранности более сложно. Совершенно очевидно, что вскрывать контейнер при каждой передаче груза от одного перевозчика другому не имеет смысла как минимум по причине того, что теряется скорость перевозки, ради которой груз и упаковывается в контейнер. Кроме того, например, М.Д. Güner-Özbek замечает, что даже если контейнер будет открыт, то каким образом перевозчик сможет понять, повреждён груз или нет, если это не только неочевидные повреждения⁴⁷⁶.

Груз неодушевлённый и молчаливый, потому не может самостоятельно предоставить сведения о своём повреждении. В иностранной литературе отмечается, что ранее в истории существовала возможность достоверного определения состояния груза в любой момент перевозки: к примеру, рабы в

⁴⁷² См. подробнее: Назаров М.Ю. Использование «умного» контейнера как способа локализации повреждения груза // Актуальные проблемы предпринимательского права и арбитражного процесса: сб. науч. ст. (ежегодник) / отв. ред. В.Г. Голубцов, Д.Н. Латыпов. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2023. С. 141–143.

⁴⁷³ Скаридов А.С. Указ. соч. С. 673.

⁴⁷⁴ См.: Shakil S.M. An Analysis of the Advantages and Disadvantages of Using a Multimodal Transport System in the Carriage of Goods / S.M. Shakil, K.A. Mostafa // International Journal of Law, Humanities & Social Science. 2018. Vol. 2. № 4. P. 60–61.

⁴⁷⁵ См.: Егорова М.А. Коммерческое право. С. 55.

⁴⁷⁶ См.: Güner-Özbek M.D. The Carriage Of Dangerous Goods by Sea. Springer, 2008. P. 158.

отличие от неодушевлённых товаров могли самостоятельно избегать опасности⁴⁷⁷. Очевидно, что в современном обществе это неприменимо, однако определённый выход всё же есть.

С развитием технического прогресса становится возможным отслеживать состояние груза посредством «умных контейнеров», оснащённых оборудованием для записи температуры, вибрации, наклона и других показателей, способных оказать влияние на сохранность груза. Данные технические средства способны предоставить необходимые сведения для возможности локализации места повреждения груза, однако с этим есть проблема обязанности предоставлять данные указанной телеметрии.

F. Stevens поднимает два вопроса. Во-первых, если контейнер принадлежит грузоотправителю, то должен ли он передавать данные сведения перевозчику? Так, например если происходит значительное повышение температуры, это может свидетельствовать о пожаре в контейнере, безопасность же транспортного средства и соседнего груза находится в интересах перевозчика, но от него не зависит⁴⁷⁸. Во-вторых, отдельные контейнеры имеют дистанционное управление, и если контейнер контролируется грузоотправителем, то именно он может изменять настройки контейнера, например изменить температуру рефрижератора. При обнаружении повреждения груза в пункте назначения против перевозчика будет играть презумпция вины; автор отмечает, что перевозчик не обязан знать, что контейнер является умным и дистанционно управляемым⁴⁷⁹.

Сославшись на точку зрения А.А. Федосеева, отмечающего важность принципа информационного сотрудничества, в соответствии с которым стороны должны раскрывать «друг другу информацию, необходимость в получении которой хотя бы для одной из сторон возникла в ходе

⁴⁷⁷ См.: Encyclopedia of Law and Economics / eds. A. Marciano, G.B. Ramello. Springer, 2019. P. 1927.

⁴⁷⁸ См.: Maritime Liabilities in a Global and Regional Context / eds. B. Soyer, A. Tettenborn. Informa Law from Routledge, 2019. P. 80–81.

⁴⁷⁹ См.: Ibid. P. 78.

существования правоотношения»⁴⁸⁰, можно сказать, что и грузоотправитель обязан делиться полученными сведениями о состоянии груза от систем умного контейнера, однако что именно сподвигнет лицо на такие действия? Добросовестность? Декларирование необходимости обмениваться информацией?

В литературе, например, отмечается, что «добросовестность ... связана с морально-нравственными представлениями о честности, порядочности»⁴⁸¹, или установленная иностранными исследователями необходимость полагаться на добросовестность сторон, в результате чего в дальнейшем порождается неопределённость и непредсказуемость судебного разбирательства⁴⁸². Поэтому логично отойти от пограничных категорий, тем более если можно воспользоваться объективными характеристиками. Перевозчики и грузоотправители являются предпринимателями, разумными субъектами, воспринимающими только рациональные аргументы о стоимости того или иного варианта поведения, прибыли и издержках от них.

Как представляется, стимулировать добросовестность у грузоотправителей может только риск возложения убытков именно на владельца груза, если он обладал сведениями, которые могли помочь сохранности груза, но не сообщил их перевозчику. В момент открытия контейнера, даже если грузоотправитель не сообщил перевозчику об особых свойствах контейнера, перевозчику станет известно о наличии специального оборудования в контейнере, грузоотправитель не сможет объективно скрыть данные сведения. Кроме того, доказывая наличие повреждения или порчи груза, грузоотправитель будет ссылаться именно на сведения, полученные посредством указанного оборудования. Именно в этот момент и следует

⁴⁸⁰ Федосеев А.А. Влияние принципа информационного сотрудничества субъектов гражданского правоотношения на распределение бремени доказывания // Современная кодификация цивилистического процессуального законодательства: влияние на правовую систему, юридическую науку и формирование комфортной юрисдикции: материалы VII Симпозиума журнала «Вестник гражданского процесса». Казань, 2020. С. 152.

⁴⁸¹ Шарков А.В. Принцип добросовестности в юридической науке и гражданском законодательстве // Тенденции развития науки и образования. 2020. № 60-6. С. 16.

⁴⁸² См.: Precontractual Liability in European Private Law / eds. J. Cartwright, M. Hesselink. Cambridge University Press, 2009. P. 429.

ответить на вопрос, а должен ли был грузоотправитель сообщить перевозчику о возможном повреждении груза, если он получил эти данные раньше открытия контейнера?

Итак, перейдём к анализу имеющихся рисков. Во-первых, это риск и грузополучателя и перевозчика. О риске грузоотправителя говорить не приходится, так как при применении терминов Инкотермс в международной торговле А.М. Голубчик замечает, что после оплаты покупателем перевозки товара, который становится грузом, все риски переходят с грузоотправителя именно на грузополучателя⁴⁸³. Конечно, например, М.П. Шестакова отмечает, что Инкотермс 2020 в отдельных случаях возлагает бремя безопасности груза при его транспортировке на продавца⁴⁸⁴, но это исключение из правила, поэтому далее рассматриваем риски именно грузополучателя.

Грузополучатель имеет возможность получить удовлетворение своих убытков с последнего перевозчика (по российскому праву), но не имеет практической возможности узнать причину сбоя перевозочного процесса, которая привела к нарушению сохранности груза. Перевозчику проще осуществлять логистические операции со стандартизированными контейнерами: меньше вероятность повредить груз, однако ценой за это становится необходимость нести гражданско-правовую ответственность практически в любом случае (применительно к последнему перевозчику).

Несмотря на бурное развитие контейнерных перевозок, действующие в России Правила Гаага-Висби и Гамбургские правила, заменившие устаревшую конвенцию в других странах, не содержат особенностей правового регулирования данного вида перевозок. Данные конвенции лишь содержат ответ на вопрос, каким образом считать количество мест груза по количеству мест, указанных в коносаменте; если же такой информации не содержится, то контейнер сам является единицей груза (п. 5 «с» ст. 4 Правил

⁴⁸³ См.: Голубчик А.М. Указ. соч. С. 102.

⁴⁸⁴ См.: Шестакова М.П. Международные торговые обычаи: Инкотермс 2020 // Международное публичное и частное право. 2020. № 2. С. 12.

Гаага-Висби и п. 2 «а» ст. 6 Гамбургских правил). К.В. Холопов при этом замечает, что перевозчик может оспорить количество мест, указанное в коносаменте, считая, что единица груза только одна и это контейнер⁴⁸⁵. Интерес перевозчика понятен, так как пределы ответственности для перевозчика считаются за каждую единицу груза – чем больше единиц груза повреждено или потеряно, тем больше суммарная ответственность перевозчика, допустившего это.

Роттердамские правила 2008 г. же, наоборот, содержат отдельные положения, посвящённые именно контейнерным перевозкам. Н.А. Бутакова обращает внимание на «признание контейнеризации», как одно из важных достижений Роттердамских правил, по сравнению с предшествующими конвенциями⁴⁸⁶.

Однако и Роттердамские правила не решают вопрос об ответственности в случае нелокализованного деликта. Правила в положениях ст. 17 возлагают ответственность за повреждение груза на перевозчика «если истец докажет, что повреждение или же вызвавшее его или способствовавшее ему событие или обстоятельство имели место в период ответственности перевозчика». Период же ответственности перевозчика в соответствии со ст. 12 Правил заканчивается в момент сдачи груза грузополучателю, таким образом, ответственность несёт последний перевозчик. Поскольку именно грузополучатель обязан доказывать наличие причинно-следственной связи, становится очевидным, что соперевозчики не будут привлечены к ответственности. Однако если истцу это каким-то образом удастся, то согласно норме ст. 20 Правил, если ответственность несут несколько морских исполняющих сторон, то их ответственность является солидарной.

Таким образом, Роттердамские правила содержат ответ на вопрос, как будут нести гражданско-правовую ответственность соперевозчики, однако не

⁴⁸⁵ См.: Холопов К.В. Международное частное транспортное право. С. 46.

⁴⁸⁶ См.: Бутакова Н.А. Роттердамские правила: анализ и перспективы применения // Гражданское право. 2013. № 3. С. 45.

содержат действующего механизма, как это можно реализовать на практике. Объяснить это можно, сославшись на точку зрения Ю.Г. Матвеева, замечаящего, что «в связи с развитием техники право не успевает выработать понятия, вмещающие все разнообразные ситуации, при которых возможно нанесение вреда»⁴⁸⁷. Как представляется, право не должно тормозить развитие гражданского оборота, становясь препятствием, а наоборот, должно соответствовать запросу современной экономики.

Дополнительно ещё усложним условия задачи. Осведомлённость грузоотправителя и перевозчика о состоянии груза появится после открытия контейнера и осмотра его содержимого. Однако не всегда осмотр груза проводится именно после окончания перевозки. Так, А.С. Кокин приводит в пример случаи, когда конечный пункт назначения находится не в порту, а на складе или заводе грузополучателя⁴⁸⁸. Также не следует забывать, что если выгрузка груза осуществляется силами грузополучателя, то он несёт ответственность не только за сохранность груза, но и за сохранность транспорта перевозчика⁴⁸⁹. Данные действия добавляют дополнительного субъекта и новый участок пути, где теоретически мог быть повреждён груз. Причём время перевозки непропорционально: например, контейнер месяц находился в ведении морского перевозчика и только несколько часов у автомобильного, однако последним перевозчиком станет именно сдавший груз на складе у грузополучателя.

По факту в гражданском обороте при нелокализованном деликте имеет место юридическая безответственность всех соперевожчиков, кроме последнего. Чем это является? Например, в литературе схожее положение

⁴⁸⁷ Матвеев Ю.Г. Англо-американское деликтное право. С. 18.

⁴⁸⁸ См.: Кокин А.С. Указ. соч. С. 170.

⁴⁸⁹ См.: Обзор судебной практики по рассмотрению споров, вытекающих из договоров перевозки (утв. постановлением Президиума Арбитражного суда Дальневосточного округа от 13.03.2020 № 4) [Электронный ресурс] : Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

дел определяется как «имитация ответственности»⁴⁹⁰. Положения п. 1 ст. 10 ГК РФ запрещают осуществление гражданских прав:

- исключительно с намерением причинить вред другому лицу;
- в обход закона с противоправной целью;
- иное заведомо недобросовестное осуществление гражданских прав (злоупотребление правом);
- в целях ограничения конкуренции;
- злоупотребление доминирующим положением на рынке.

Последние два случая в исследуемых нами обстоятельствах не применимы, так как речь о нарушении антимонопольного законодательства не идёт, следовательно, на выбор остаётся три возможных варианта. Шиканой это не является, так как перевозчик не имеет умысла на причинение вреда имущественным интересам грузоотправителя, его цель – исполнение перевозочного обязательства, пусть и с меньшей предосторожностью, ввиду отсутствия санкции.

Для квалификации действий в качестве злоупотребления правом, во-первых, необходимо само субъективное право, использование которого осуществляется в чрезмерных пределах. В данном случае перевозчик не имеет предоставленного ему законодателем субъективного права для того, чтобы им злоупотреблять. Кроме того, во-вторых, необходим умысел перевозчика, ведь, как замечает А.Г. Карапетов, «очевидно, что в большинстве случаев злоупотребление правом совершается умышленно»⁴⁹¹. Каким образом можно установить умысел лица, если нет даже объекта злоупотребления? Следовательно, в качестве злоупотребления правом данное состояние также невозможно определять.

Методом исключения остаётся обход закона, однако является ли это данной особой разновидностью недобросовестного поведения?

⁴⁹⁰ См.: Имитации личной и профессиональной ответственности в условиях директивных предписаний / Е.В. Камнева [и др.] // Вестник Омского университета. Серия «Психология». 2020. № 4. С. 37.

⁴⁹¹ Основные положения гражданского права: постатейный комментарий к статьям 1–16.1 Гражданского кодекса Российской Федерации. С. 224.

На обход права в литературе существует две основные позиции: во-первых, это противоправное поведение, а значит наказуемое, и, во-вторых, это дефект норм права, из-за которого искажается изначальный смысл норм, и потому субъекты применяют их не по назначению.

Сторонники первой точки зрения отмечают, что «обход закона всегда осуществляется лицемерно, недобросовестно, к тому же с использованием средств права»⁴⁹², данные «действия, могут быть охарактеризованы как злоупотребление правом с намерением причинить вред публичным интересам, не нарушая конкретных субъективных гражданских прав»⁴⁹³, «обход закона, совершённый с противоправной целью или без таковой, всё равно остаётся именно обходом закона и в любом случае не может порождать соответствующих правовых последствий»⁴⁹⁴.

Есть и сторонники противоположной точки зрения. Например, Т.П. Подшивалов указывает, что обход закона «представляет собой формальное соответствие поведения субъекта закону»⁴⁹⁵ и его последствия «нельзя отнести к мерам ответственности»⁴⁹⁶. Е.Б. Овдиенко считает, что за ошибки в нормах гражданского права, ведущие к искажению изначальной воли законодателя, отвечает сам законотворец, при этом «об обходе закона в чистом виде говорить нельзя, потому что закон не обходится, а непосредственно используется в качестве предмета злоупотребления»⁴⁹⁷. О.А. Ряполова, исследуя английское право, отмечает, что «никто не может обойти закон, ... суд обязан так толковать ... закон, ... если что-то действительно запрещено, то оно и было бы объявлено не влекущим

⁴⁹² Волков А.В. Обход закона как наивысшая форма злоупотребления правом // Гражданское право. 2013. № 2. С. 6.

⁴⁹³ Ряполова О.А. Запрет на обход закона как предел осуществления субъективных прав участниками гражданского оборота // Законы России: опыт, анализ, практика. 2015. № 11. С. 22.

⁴⁹⁴ Сергеев А.П. Сделки в обход закона vs. притворные и мнимые сделки: отдельные вопросы квалификации / А.П. Сергеев, Т.А. Терещенко // Арбитражные споры. 2015. № 2. С. 136.

⁴⁹⁵ Подшивалов Т.П. Обход закона в международном частном праве // Журнал российского права. 2016. № 8. С. 149.

⁴⁹⁶ Подшивалов Т.П. Запрет обхода закона в российском гражданском законодательстве и судебной практике // Вестник гражданского права. 2015. № 2. С. 108.

⁴⁹⁷ Овдиенко Е.Б. Общая характеристика понятия «обход закона» в договорном праве // Юрист. 2013. № 22. С. 24–25.

правовых последствий»⁴⁹⁸. Как представляется верным, если в гражданском обороте сложилась данная ситуация, то необходимо не наказывать лицо, воспользовавшееся законодательным дефектом, а исправить данную норму права.

Из приведённых точек зрения ясно, что субъекты права обходят не букву закона, а его дух. Причём даже скорее не обходят, а применяют не согласно цели, которую изначально желал вложить законодатель. Норма права, которую можно обойти, представляет собой дефект, законодательную ошибку. Рациональный субъект выбирает наиболее разумный вариант поведения, к таковому не относится выяснение воли законодателя, особенно если она ясно не выражена в тексте закона и нормы права по факту не сформулированы так, чтобы следовать этой воле. Например, Р.П. Вулф отмечает, что лицо исполняет обязанность, в первую очередь, по причине того, что она является разумной⁴⁹⁹.

Суть обхода закона в данной ситуации в том, что все предыдущие соперевозчики не могут быть привлечены к гражданско-правовой ответственности, так как она по воле законодателя является виновной, а не строгой.

Что следует предпринять последнему перевозчику в случае, когда его права фактически не могут быть защищены в отношении возмещения понесённых им убытков? Один из вариантов заключается в возможности осуществления страхования гражданско-правовой ответственности перевозчика. Другим вариантом может быть использование отдельных методов обеспечения исполнения обязательств. Например, В.В. Акинфиева отмечает, что обеспечительный платёж может выполнять не только функцию обеспечения, но и функцию страхования⁵⁰⁰.

⁴⁹⁸ Ряполова О.А. Указ. соч. С. 23.

⁴⁹⁹ См.: Моисеев С.В. Философия права. Курс лекций. Новосибирск: Сибир. университетское изд-во, 2003. С. 90.

⁵⁰⁰ См.: Акинфиева В.В. Значение обеспечительного платежа как способа обеспечения исполнения обязательств в условиях цифровизации обязательственного права Российской Федерации // Пермский юридический альманах. 2019. № 2. С. 393.

Страхование широко распространено на практике. Как отмечает Ю.Н. Боярская, перевозчики часто прибегают к добровольному страхованию с целью «минимизации своей ответственности перед третьими лицами в случае возможного ущерба»⁵⁰¹. При этом, как добавляет А.С. Скаридов, стоимость страховки часто перекладывается на грузоотправителя⁵⁰². Подобный подход со стороны перевозчика является логичным, поскольку это позволяет избежать дополнительных расходов, включив их в общую стоимость предоставляемых транспортных услуг. В связи с этим, например, S. Waddams предлагает в интересах обеих сторон, как перевозчика, так и грузоотправителя, возложить страхование груза именно на грузоотправителя, поскольку это, во-первых, находится в его собственных интересах, и, во-вторых, не повлечёт за собой увеличение цены договора на перевозку⁵⁰³.

В зарубежной науке также отмечается связь между безвиновной ответственностью и договором страхования. Например, R.P. Malloy обоснованно утверждает, что лицо можно подвергнуть более строгой ответственности, если у него есть возможность застраховать этот риск или распределить потери между различными сделками⁵⁰⁴. От строгой ответственности лицо не может защититься собственными оправданиями, поэтому единственным способом, помимо возможности предъявления регрессного иска, является страхование риска.

Тем не менее строгая ответственность не может быть возложена на любое лицо. В этом контексте J. Leitzel подчёркивает, что эффективность требует перекладывать ответственность на лицо, способное предотвратить ущерб с минимальными затратами⁵⁰⁵. Иными словами, ответственность должна быть возложена на ту сторону, которая готова и способна наиболее эффективно застраховаться от возможного ущерба. Анализ эффективности в

⁵⁰¹ Боярская Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации / ред. Е.В. Вавилин. М.: Статут, 2016. С. 130.

⁵⁰² См.: Скаридов А.С. Указ. соч. С. 703.

⁵⁰³ См.: Research Handbooks in Private and Commercial Law / eds. R. Halson, D. Campbell. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing, 2019. P. 26.

⁵⁰⁴ См.: Malloy R.P. Op. cit. P. 90.

⁵⁰⁵ См.: Leitzel J. Concepts in Law and Economics: A Guide for the Curious / J. Leitzel. Oxford Scholarship Online, 2015. P. 168.

соответствии с позицией С.Г. Воронцова необходимо проводить, в частности, по основанию степени отклонения в данном случае цели юридической ответственности от заданной законодателем функции⁵⁰⁶. Гражданско-правовая ответственность носит не только компенсационную функцию⁵⁰⁷, но и стимулирующую⁵⁰⁸, и превентивную⁵⁰⁹.

Последний перевозчик не в состоянии предотвратить ущерб, который может возникнуть в случае повреждения груза со стороны других соперевозчиков. Как правильно указывает А.П. Архипов, страхование не обеспечивает защиту имущества, оно лишь может компенсировать материальные убытки⁵¹⁰.

Более того, страхование ответственности может иметь обратный эффект. Как отмечает А.В. Бормотов, существует парадокс «страхование не стимулирует должника к более ответственному исполнению своих обязательств, а, наоборот, позволяет ему относиться к исполнению своих обязанностей более небрежно»⁵¹¹. Этот феномен хорошо известен специалистам по экономическому анализу права. Например, Е. Маскаау объясняет данный «извращённый эффект в области страхования» тем, что возможность застраховать ответственность может сделать индивида менее осмотрительным, что может иметь побочные последствия для третьих лиц. В отсутствие страховки субъекты действуют так, будто они не склонны к риску, воспринимая риски, как более значимые, чем их математические ожидания, и, таким образом, принимают соответствующие меры предосторожности⁵¹².

⁵⁰⁶ См.: Воронцов С.Г. «Эффективный»: правовое содержание понятия и способы определения / С.Г. Воронцов // Седьмой Пермский конгресс учёных-юристов : сб. науч. ст. М.: Статут, 2017. С. 67-68.

⁵⁰⁷ См. напр.: Дождев Д.В. Римское частное право : учеб. для вузов / ред. В.С. Нерсесянц. М.: Изд. группа ИНФРА М-НОРМА, 1996. С. 548.; Дудченко А.В. Указ. соч. С. 11.

⁵⁰⁸ См.: Игнатъев Д.Ю. Международные железнодорожные перевозки грузов (гражданско-правовой аспект) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2001. С. 21-22.

⁵⁰⁹ См. напр.: Иоффе О.С. Вопросы теории права. С. 314.; Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 8. Учебники и учебные пособия. С. 328.; Шилехин К.Е. Подход к классификации видов юридической ответственности // Административное и муниципальное право. 2021. № 3. С. 23.

⁵¹⁰ См.: Архипов А.П. Страхование право : учебник. М.: КноРус, 2019. С. 9.

⁵¹¹ Бормотов А.В. Страхование ответственности по договору как способ обеспечения исполнения обязательств // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2010. № 3 (9). С. 96.

⁵¹² См.: Маскаау Е. Op. cit. P. 63–64.

Следовательно, страхование может компенсировать убытки, понесённые последним перевозчиком, однако оно не решает главной проблемы, связанной с повреждением груза вследствие недостаточной ответственности предшествующих перевозчиков, которые не имеют достаточного стимула заботиться о сохранности груза внутри контейнера. Важно отметить, что наличие функционирующего механизма юридической ответственности является неотъемлемой частью правопорядка, как правильно подчёркивает А.В. Маркин, считая, что «если юридической ответственности нет, то нет и самого права»⁵¹³.

От перевозчиков требуется обеспечивать сохранность внешнего состояния контейнера и пломбировочных устройств, поскольку именно на основе этих признаков последующий перевозчик может установить факт сохранности груза. Как отмечает А. Srivastava, уделённое внимание перевозчиком внешней сохранности груза может также сыграть против него. Например, перевозчик не сможет утверждать, что груз был повреждён до отгрузки, если внешние элементы контейнера и пломбировочные устройства остались нетронутыми⁵¹⁴.

Что происходит при описанном нелокализованном деликте с позиции экономического анализа? Рассмотрим с точки зрения каждого субъекта, участвующего в правоотношении по смешанной перевозке груза⁵¹⁵.

Грузоотправитель вынужден нести издержки, связанные с оплатой провозной платы за перевозку и убытками, возникшими из-за повреждения груза. Однако эти убытки в определённых случаях могут быть покрыты страховщиком или в результате взыскания компенсации с последнего перевозчика. Согласно п. 3 ст. 796 ГК РФ провозная плата возвращается

⁵¹³ Маркин А.В. Логика принудительности в природе юридической ответственности // Вестник общественной научно-исследовательской лаборатории «Взаимодействие уголовно-исполнительной системы с институтами гражданского общества: историко-правовые и теоретико-методологические аспекты». 2019. № 16. С. 125.

⁵¹⁴ См.: Srivastava A. Modern Law of International Trade: Comparative Export Trade and International Harmonization. P. 241.

⁵¹⁵ См. подробнее: Назаров М.Ю. Распределение бремени убытков при нелокализованном повреждении груза // Норма. Закон. Законодательство. Право: материалы XXV Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых (7–8 апреля 2023 г.) / науч. ред. О.А. Кузнецова. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2023. С. 464–468.

перевозчиком. Важно отметить, что не все случаи повреждения груза являются страховыми. Например, повреждение груза из-за нарушения температурного режима не считается таковым, что подтверждено практикой арбитражных судов⁵¹⁶. Также грузоотправитель может требовать и возмещение затрат на восстановление груза, в частности на его ремонт⁵¹⁷. Хотя, например, О.Н. Припузова обращает внимание на то, что такое требование не основывается на положениях российского законодательства⁵¹⁸, однако суды рассматривают расходы на ремонт повреждённого груза именно как убытки, причинённые грузоотправителю.

В конечном итоге, на грузоотправителе лежат лишь два основных риска. Первый связан с потерей времени из-за необходимости повторной перевозки груза, а второй с возможностью полной или частичной замены груза на его денежный эквивалент. Предотвратить подобные риски возможно лишь путём тщательного выбора надёжных перевозчиков с хорошей деловой репутацией.

Как подчёркивает А.С. Скаридов, перевозчики, осознавая наличие конкуренции, часто заключают «договоры о лояльности» с крупными грузоотправителями. Эти договоры ограничивают право грузоотправителя заключать соглашения с другими перевозчиками⁵¹⁹. Хотя рыночные условия позволяют перевозчикам обеспечить преимущества по иным критериям, например, таким как «гибкость, ритмичность грузоперевозок, оперативность»⁵²⁰. В контексте отдельных видов транспорта, например железнодорожного, свобода выбора ограничивается. И.И. Астапова обращает

⁵¹⁶ См.: Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-3540/21 от 22.07.2021 по делу № А03-18301/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵¹⁷ См. напр.: Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа № Ф02-2888/22 от 15.06.2022 по делу № А33-3592/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-8702/22 от 02.03.2022 по делу № А27-25545/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-9817/22 от 09.02.2023 по делу № А71-1406/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵¹⁸ См.: Припузова О.Н. Указ. соч. С. 12.

⁵¹⁹ См.: Скаридов А.С. Указ. соч. С. 676.

⁵²⁰ Дмитриева О.А. Указ. соч. С. 19.

внимание на возможное вмешательство владельца инфраструктуры, которое заключается в устранении отдельных перевозчиков. Эта ситуация негативно сказывается на качестве услуг из-за отсутствия конкуренции. Тем не менее такие явления естественны для участников рынков, стремящихся к монополизации⁵²¹.

Тем не менее серьёзным риском, который требует внимания со стороны грузоотправителя, является упаковка груза в опечатанном контейнере. Согласно действующей судебной практике арбитражных судов существует позиция, согласно которой риск повреждения груза в контейнере из-за неправильной упаковки лежит на грузоотправителе. Исключением является только случай, когда перевозчик принял на себя обязанность упаковать груз⁵²², грузоотправитель при этом обязан «обеспечить безопасность, сохранность груза, массу, и количество которого определяет сам, отобразив эти сведения в сопроводительных документах»⁵²³. Например, перевозчик не будет нести ответственность, если груз повредился в результате его раскрепления в контейнере⁵²⁴. Данная точка зрения разделяется и в иностранной науке. Так, F.N. Hopkins указывает, что перевозчик не несёт ответственности, если убытки вызваны действием или пренебрежением грузоотправителя или дефектной упаковки⁵²⁵. Следовательно, рациональному грузоотправителю рекомендуется доверить упаковку груза лицу, организующему перевозку, которое является профессиональным субъектом в данной области.

Итак, издержки последнего перевозчика включают в себя убытки, возникшие из-за повреждения груза, которые были выплачены

⁵²¹ См.: Краснов Ю.К. Указ. соч. С. 331.

⁵²² См.: Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа № Ф01-15621/20 от 29.01.2021 по делу № А43-29421/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵²³ Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа № Ф01-1477/22 от 01.06.2022 по делу № А17-9583/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵²⁴ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-1475/20 от 19.03.2020 по делу № А56-47239/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵²⁵ См.: Hopkins F.N. Business and Law For The Shipmaster. Seventh edition. Gragrow: Brown, Son and Ferguson, LTD, 1993. P. 535.

грузоотправителю по его собственной воле или взысканы согласно решению суда. Эти издержки также включают потери, связанные с предоставлением перевозочных услуг без получения должной оплаты, поскольку провозная плата будет возвращена. Полный риск несения этих издержек лежит на последнем перевозчике. Полностью исключить этот риск невозможно, поскольку перевозчик не в состоянии физически контролировать качество предоставляемых услуг другими соперевозчиками. Единственным способом снижения риска является осмотр контейнера и его взвешивание в момент передачи груза, однако даже в этом случае арбитражный суд указывает, что у перевозчика «сомнения в целостности груза могли возникнуть только при видимых нарушениях упаковки»⁵²⁶.

Следует отметить, что все остальные соперевозчики, за исключением последнего, получают выгоду в виде провозной платы. Их издержки ограничиваются расходами на перевозку контейнера таким образом, чтобы избежать внешних повреждений и повреждений запорно-пломбировочных устройств. Очевидно, что повреждение стального морского контейнера сложнее, чем, например, хрупкого груза внутри него, что означает, что расходы на обеспечение сохранности груза в контейнере ниже, чем на сохранность такого же груза, но упакованного иначе, например, на палетах. Риск убытков из-за повреждения груза стремится к минимуму при условии, что перевозчик не совершает действия, свидетельствующие о его вине, например не допускает падения контейнера при погрузочно-разгрузочных операциях. В связи с этим U. Mattei и A. Quarta справедливо считают, что ответчик должен нести ответственность, если он подвергает истца особенно высокому риску потери ради достижения своей выгоды⁵²⁷, а P. Ciok обоснованно полагает, что перевозчик обязан соблюдать стандарт осторожности при перевозке, что, однако, не означает, что это самый

⁵²⁶ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-1248/19 от 15.04.2019 по делу № А51-5620/2018 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵²⁷ См.: Mattei U. Op. cit. P. 129.

высокий уровень заботливости, «от перевозчика нельзя требовать совершенства»⁵²⁸. Таким образом, заботливость перевозчика о грузе является не абсолютной, а лишь достаточной, чтобы размер провозной платы и возможные убытки оставались в балансе и обеспечивали прибыль перевозчику.

Тем не менее, как показывает арбитражная практика, включая ситуации с падением контейнера, суды переносят риск повреждения груза на грузоотправителя, если он не выполнил свою обязанность по надлежащей упаковке груза в контейнере⁵²⁹. Безусловно, в данном контексте грузоотправитель имеет возможность оспаривать факт нарушения требований по расположению груза внутри контейнера, аргументируя, что такое нарушение не обусловлено его небрежностью или ненадлежащим исполнением его обязанностей. Например, он может утверждать, что указанное нарушение возникло вследствие падения контейнера, даже вопреки заключению эксперта о причинах повреждения груза⁵³⁰. В спорах, связанных с повреждением грузов, проведение судебной экспертизы является неотъемлемой процедурой для определения причин ущерба грузу. В связи с этим следует обратить внимание на замечание, высказанное С. Ambrose, который подчёркивает важность учёта конфликта между «теоретической независимостью эксперта» и фактом того, что такой эксперт становится «частью команды и часто консультирует именно свою сторону»⁵³¹.

Однако в судебной практике более распространено решение о возложении ответственности на перевозчика, основываясь лишь на подтверждении факта падения контейнера и обнаружения повреждения груза после вскрытия. Например, суды указывают, что перевозчик, не оспаривая

⁵²⁸ Ciok P. The Cargo Carrier's Liability in National Maritime Laws - A Comparative Review // Comparative Law Review. 2020. № 26. P. 129.

⁵²⁹ См.: Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-2417/22 от 10.06.2022 по делу № А59-1793/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵³⁰ См.: Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда № 05АП-8751/2021 от 28.02.2022 по делу № А59-1793/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵³¹ Ambrose C. L. Maritime Arbitration / C. Ambrose, K. Maxwell, M. Collet. Fourth edition. Informa Law from Routledge, 2018. P. 207.

факт повреждения груза, не опровергает причину этого повреждения – падение⁵³²; перевозчик вправе представить доказательства наличия годных остатков с целью уменьшения размера собственной ответственности. Тем не менее на практике перевозчики часто не пользуются этой возможностью⁵³³.

Как объясняет Р.А. Познер, цель экономически эффективных норм права – сократить издержки от самого правонарушения и возможные издержки на его предотвращение⁵³⁴. Следовательно, последний перевозчик несёт расходы, связанные с повреждением груза, которые могли бы возникнуть при участии всех соперевозчиков. Эти издержки не компенсируются полностью, и перевозчик не в силах полностью предотвратить их, так как это зависит не только от его воли. В этом контексте важным представляется распределение бремени издержек между всеми перевозчиками с целью стимулирования больших мер предосторожности. Как правильно отмечает М. Anderson, лицо должно в полной мере учитывать выгоды и издержки, связанные с исполнением договора⁵³⁵. А.А. Федосеев замечает и ещё одно преимущество, к которому приводит минимизация причинения вреда: в конечном счёте это снижает и сам размер вреда⁵³⁶. Ж.-Л. Бержель обращает внимание на важность «предвидения в праве», особенно в сфере договорных отношений⁵³⁷: все участники перевозочного правоотношения должны предвидеть последствия своего поведения.

Таким образом, возложение бремени повышения степени предосторожности на всех соперевозчиков имеет двойное значение. Во-

⁵³² См.: Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда № 09АП-33296/22 от 29.06.2022 по делу № А40-171969/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵³³ См.: Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда № 15АП-22105/21 от 29.12.2021 по делу № А32-785/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵³⁴ См.: Познер Р.А. Экономический анализ права. С. 33–34.

⁵³⁵ См.: Anderson M. A-Z Guide to Boilerplate and Commercial Clauses / M. Anderson, V. Warner. Fourth edition. Bloomsbury Professional, 2017. P. 330.

⁵³⁶ См.: Федосеев А.А. Гражданско-правовой принцип сотрудничества в доктрине континентального права: распространение за пределы договорных правоотношений // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2021. № 52. С. 363.

⁵³⁷ См.: Бержель Ж.-Л. Указ. соч. С. 226.

первых, это позволяет распределить предпринимательский риск между всеми фактическими исполнителями перевозки. Во-вторых, это оказывает положительное влияние на снижение размера потенциальных убытков грузоотправителя.

Для осуществления такого распределения издержек все соперевозчики должны стать должниками перед кредитором. Таким образом, возникает множественность лиц на стороне должника. Реализация гражданско-правовой ответственности имеет важное значение не только для восстановления нарушенных прав грузоотправителя, но и для практической реализации превентивной функции ответственности, направленной на повышение предосторожности со стороны перевозчиков.

Прежде чем обсуждать вопрос о должниках, необходимо определить, кто является кредитором. Согласно действующему законодательству, грузополучатель предъявляет требования к последнему перевозчику, который, в свою очередь, имеет право на регресс (ст. 114 УЖТ РФ и ст. 79 КВВТ РФ).

Если должниками становятся все перевозчики, то возникает вопрос, кто будет иметь право на подачу иска против них – грузополучатель или так же последний перевозчик? Грузополучателю подавать иски против всех перевозчиков представляется неудачным решением, поскольку это значительно увеличит его издержки, связанные с проведением множества одновременных судебных процессов, в том числе в различных юрисдикциях. Как верно отмечает А.В. Расулов, настаивая на разумности ответственности последнего перевозчика, грузополучателю в таком случае «нет необходимости ходить по перевозчикам в поисках виновного»⁵³⁸. Кроме того, следует учесть, что грузоотправитель не является профессионалом в области перевозочной деятельности. Следовательно, нецелесообразно возлагать на него несвойственные функции, от которых он, наоборот, стремится избавиться, предпочитая заказывать перевозку груза «от двери до двери».

⁵³⁸ Транспортное право. Общая часть Указ. соч. С. 216.

В качестве грузоотправителя может выступать оператор смешанной перевозки. Данное лицо является профессиональным участником рынка транспортных услуг, а значит, может нести бремя судебных разбирательств, благодаря чему, как отмечается в иностранной литературе, достигается более высокий уровень безопасности перевозки в целом⁵³⁹. Как указывают арбитражные суды, «договорный перевозчик несёт ответственность за сохранность груза независимо от того, поручил ли он фактическое исполнение принятого на себя обязательства по перевозке иному лицу»⁵⁴⁰. Экспедитор или оператор «защищают» грузоотправителя и фактических перевозчиков от предъявления требований друг к другу, например, в ситуации, когда суды отказывают в иске грузополучателю к одному из исполнителей, так как лица «не связаны между собой договором перевалки груза»⁵⁴¹. Однако если грузоотправитель подаёт иск ко всем перевозчикам одновременно, то у арбитражных судов возникают дополнительные вопросы. Так, например, необходимо устанавливать, в каких правоотношениях находится грузоотправитель с каждым из ответчиков⁵⁴², «оценке подлежит общая схема организации правоотношений сторон»⁵⁴³. Таким образом, грузоотправителю разумно вступать в правоотношения только с оператором перевозки, чтобы не доказывать в суде всю схему фактических правоотношений.

Причём показательна практика, что сложности доказывания правоотношений влияют и на самого оператора перевозки. Так, суды

⁵³⁹ См.: Development of Conceptual Provisions to Effectively Manage The Activities of a Multimodal Transport Operator / O. Sokolova [et al.] // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. 2021. № 1/3 (109). P. 42.

⁵⁴⁰ Постановление Первого арбитражного апелляционного суда № 01АП-2865/2022 от 30.05.2022 по делу № А38-1839/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵⁴¹ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-1583/22 от 17.03.2022 по делу № А56-77733/2017 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵⁴² См.: Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-25295/21 от 17.11.2021 по делу № А40-26030/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵⁴³ Обзор судебной практики по спорам, возникающим из договоров перевозки грузов и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Арбитражного суда Западно-Сибирского округа 18.02.2022) [Электронный ресурс] : Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

отказывают в иске экспедитора к клиенту о взыскании понесённых расходов, если он вступает в правоотношения с фактическими исполнителями от своего имени, а не от имени клиента⁵⁴⁴.

Однако не все перевозки осуществляются с участием оператора, поэтому нет необходимости в дифференциации правового регулирования. Сущность всех смешанных перевозок, по сути, сводится к модели «грузоотправитель – перевозчик – последний перевозчик – грузополучатель». Только в случае участия оператора перевозки он становится последним выдающим перевозчиком, а все остальные перевозчики относительно него выступают как соперевозчики.

Таким образом, кредитором по требованиям к соперевозчикам выступает оператор смешанной перевозки груза или, если оператора нет, последний перевозчик. Эта модель позволяет изолировать грузоотправителя от функций, несвойственных ему, связанных с судебным разбирательством со множеством перевозчиков.

Гражданское право предполагает два возможных варианта гражданско-правовой ответственности с множественностью должников – солидарную и долевую ответственность. Поочерёдно обратимся к каждому виду, исследуя возможности применения каждого из них в рамках нелокализованного деликта.

Точка зрения, что ответственность перевозчиков является солидарной, распространена в гражданском праве. Однако исследователи приходят к этому выводу разными путями.

В современных условиях контейнерные перевозки осуществляются судами, способными перевозить несколько тысяч контейнеров одновременно, данную загрузку не способен обеспечить ни один из перевозчиков. К.В. Холопов отмечает, что в таком случае одновременно осуществляется перевозка грузов множеством перевозчиков, которые не

⁵⁴⁴ См.: Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-15058/22 от 20.10.2022 по делу № А56-2899/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

производят фактическое перемещение груза, но при этом несут ответственность перед грузоотправителем. Для исследователя «очевидно, что несколько таких перевозчиков несут солидарную ответственность»⁵⁴⁵.

Транспортное законодательство России отмечает, что в случае ответственности нескольких перевозчиков (п. 4 ст. 173 КТМ РФ) она является солидарной. Однако В.Н. Гречуха обращает внимание, что ответственность соперевозчиков будет солидарной только на основании соглашения сторон, иначе ответственным будет только один перевозчик⁵⁴⁶. Важность соглашения сторон подчёркивает и А.Е. Вольнов, на основе исследования практики иностранных судов замечая, что при распределении ответственности между перевозчиками суды отдают приоритет рукописным оговоркам и пометкам, имеющимся в тексте коносамента⁵⁴⁷.

Иностранное законодательство содержат положения, аналогичные российским. Например, в силу п. 3 § 437 Торгового кодекса Германии перевозчик и перевозчик-исполнитель несут солидарную ответственность. Не останавливаясь на тонкостях используемой терминологии, видим одинаковый подход.

Китайское гражданское законодательство содержит правовое регулирование оператора мультимодальной перевозки груза. Так, положения ст. 842 ГК КНР⁵⁴⁸ содержат норму о нелокализованном деликте при мультимодальной перевозке, согласно которой в этом случае применяются общие правила о перевозке груза. В соответствии со ст. 834 ГК КНР солидарную ответственность соперевозчики несут вместе с перевозчиком, заключившим договор, и согласно ст. 838 ГК КНР оператор мультимодальной перевозки является перевозчиком. Следовательно,

⁵⁴⁵ Холопов К.В. Международное частное транспортное право. С. 41–42.

⁵⁴⁶ См.: Гречуха В.Н. Указ. соч. С. 139.

⁵⁴⁷ См.: Вольнов А.Е. Распределение ответственности за неисполнение, ненадлежащее исполнение договора морской перевозки груза в международных морских перевозках с использованием коносамента : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / А.Е. Вольнов. М., 2007. С. 9.

⁵⁴⁸ Civil Code of the People's Republic of China (Adopted at the Third Session of the Thirteenth National People's Congress on May 28, 2020) [Электронный ресурс] : National People's Congress of the People's Republic of China. URL: http://www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/f627aa3a4651475db936899d69419d1e/files/47c16489e186437ea_b3244495cb47d66.pdf (дата обращения: 12.04.2022).

ответственность перед грузоотправителем несут как оператор, так и фактические перевозчики совместно, что представляется нерациональным, так как ответственность перед владельцем груза в этом случае должно нести одно лицо – оператор перевозки, так как именно он является связующим звеном между клиентом и исполнителями перевозки.

Законодательство канадской провинции Квебек возлагает солидарную ответственность на двух и более лиц, только это обязательство носит внедоговорной характер (ст. 1526 ГК Квебека). Однако, как ранее было установлено, гражданско-правовая ответственность перевозчиков носит преимущественно договорной характер.

Сомнения в том, что гражданско-правовая ответственность перевозчиков при нелокализованном деликте должна быть солидарной, основаны на нескольких идеях.

Так, Е. Годэмэ отмечает, что солидарность определяется отношениями между субъектами, а не характером предмета обязательства: «солидарность возлагает на каждого должника обязательство платить полностью»⁵⁴⁹. Хотя при смешанной перевозке груза общность как раз в характере предмета обязательства: наличествует один груз, в отношении которого нет понимания, кто именно из перевозчиков его повредил. Между соперевозчиками нет правоотношений, кроме как по передаче груза последующему перевозчику.

Главным недостатком солидарной ответственности вследствие понимания общности долга, по мнению Ж.-Л. Бержеля, является то, что, например, в частности, французский законодатель не уточняет, как данная ответственность распределяется между субъектами одного правонарушения⁵⁵⁰. С. Renault-Brahinsky в настоящее время также отмечает отсутствие ответа на данный вопрос: при солидарности должников, каждый из них несёт ответственность за весь долг⁵⁵¹. Философ права С.П. Синха

⁵⁴⁹ Годэмэ Е. Указ. соч. С. 441.

⁵⁵⁰ См.: Бержель Ж.-Л. Указ. соч. С. 139.

⁵⁵¹ Renault-Brahinsky С. Op. cit. P. 138–139.

обращает внимание на то, что солидарность «подменяет догмы индивидуализма, субъективизма и моральности догмами коллективизма, объективизма и реализма», со скепсисом замечая, что принцип солидарности используется «для обоснования любой теории»⁵⁵², хотя в данном контексте необходимо сослаться на уточнение Л. Штрауса, отмечающего, что «ценностные представления исторически относительны»⁵⁵³. Рыночная экономика предполагает индивидуализм.

Цель, ради которой гражданско-правовая ответственность должна быть возложена на всех соперевозчиков, не только в возмещении причинённых грузоотправителю убытков, но и в том, чтобы все перевозчики в действительности понесли бремя ответственности, побуждающее к принятию больших мер предосторожности в отношении сохранности перевозимого груза. Если перевозчик фактически не несёт имущественных потерь (взыскание причинённых убытков) в результате нарушения обязательства (необеспечение сохранности груза), то гражданско-правовая ответственность не обеспечивает функцию превенции правонарушений.

Солидарная ответственность действительно способна решить обозначенную проблему. Однако специфический механизм регрессных требований одного должника к другим, как представляется, приводит к дополнительным судебным спорам и увеличивает нагрузку на судебную систему из-за дополнительных исков одного перевозчика к другим. Данный вывод логичным образом следует из рационального выбора истца-оператора, предоставленного положениями п. 1 ст. 323 ГК РФ. Разумный оператор перевозки предъявит иск к одному из перевозчиков, который является наиболее финансово устойчивым, чтобы избежать дополнительных сложностей на этапе исполнения судебного решения, или к перевозчику, находящемуся в наиболее удобной юрисдикции, в данном случае в российской. Например, Н.В. Толалева, рассматривая данный аспект,

⁵⁵² Синха С.П. Юриспруденция. Философия права. Краткий курс: пер. с англ. М.: Изд. центр «Академия», 1996. С. 66.

⁵⁵³ Штраус Л. Естественное право и история. М.: Водолей Publishers, 2007. С. 42.

полагает, что это поведение является «классическим способом минимизации рисков кредитора, связанных с несостоятельностью должника»⁵⁵⁴.

Исходя из этого, в том числе по мотиву процессуальной экономии, следует признать, что солидарная ответственность перевозчиков является менее целесообразной, нежели долевая.

Долевое обязательство называется в норме ст. 321 ГК РФ; согласно данной статье, если в обязательстве участвуют несколько должников, то каждый из них обязан исполнить обязательство в равной доле с другими постольку, поскольку из закона, иных правовых актов или условий обязательства не вытекает иное.

Проанализируем данную норму применительно к рассматриваемому нелокализованному деликту. Соперевозчиков несколько, именно они являются должниками, множественность лиц имеет место. Каждый из соперевозчиков обязан исполнить обязательство по перевозке груза на определённом участке общего маршрута, каждый такой участок представляет собой долю.

Да, формальным препятствием считать ответственность перевозчиков долевой является норма п. 2 ст. 322 ГК РФ, устанавливающей общее правило о солидарном характере предпринимательских обязательств, которыми являются перевозочные обязательства. Однако, как представляется, в этом и состоит недостаток действующего правового регулирования. Например, С. Renault-Brahinsky отмечает, что во французском праве при множественности должников базовым является правило о долевой ответственности, солидарность является одним из исключений⁵⁵⁵.

Можно ли изменить данный подход, добавив исключение, согласно которому при смешанной перевозке груза ответственность соперевозчиков является долевой? Как представляется, это возможно.

⁵⁵⁴ Опыты цивилистического исследования : сб. ст. Вып. 3 : специальный выпуск к юбилею профессора Евгения Алексеевича Суханова. С. 338.

⁵⁵⁵ См.: Renault-Brahinsky С. Op. cit. P. 138.

Тем более в морском праве данный подход уже имеет место. Так, В.Н. Гуцуляк пишет, что при смешанной вине перевозчиков ответственность каждого лица определяется соразмерно в процентах или долях; если установить степень вины невозможно, то доли признаются равными⁵⁵⁶. Такой же подход закреплён в китайском законодательстве: например, в соответствии со ст. 177 ГК КНР, если два или более лиц принимают на себя совместную ответственность, то каждое из них несёт ответственность пропорционально их соответствующей доле вины, если такая доля может быть определена, или в равной доле, если такая доля не может быть определена.

В ситуации с нелокализованным деликтом вина каждого из соперевозчиков как раз не может быть достоверно установлена, а доли в ответственности определить можно.

В пользу данной точки зрения приведём позицию Н.В. Толалаевой, противопоставляющей долевою множественность солидарной по критерию объёма прав кредитора в отношении должников⁵⁵⁷. Ограничение требований к каждому из должников как раз основано на том, что каждый из соперевозчиков способен обеспечить контроль только над своим участком пути, то есть только над определённой долей в общей перевозке груза.

По мнению Л. Эннекцера, долево обязательство может возникнуть, если содержание права делимо и правомочия могут осуществляться частично⁵⁵⁸. Смешанная перевозка груза прекрасно отвечает данным критериям: общая протяжённость маршрута, время перевозки и периоды ответственности каждого из перевозчиков известны, так как составляют предмет перевозочного обязательства.

⁵⁵⁶ См.: Гуцуляк В.Н. Морское право. С. 291.

⁵⁵⁷ См.: Опыты цивилистического исследования : сб. ст. Вып. 3 : специальный выпуск к юбилею профессора Евгения Алексеевича Суханова. С. 342.

⁵⁵⁸ См.: Эннекцерус Л. Курс германского гражданского права. Т. 1. Полутом 1: Введение и общая часть / ред. Д.М. Генкин, И.Б. Новицкий; пер. К.А. Грав, Г.Н. Полянская, В.А. Альтшулер. М.: Изд-во иностр. лит., 1949. С. 255.

Из двух возможных вариантов гражданско-правовой ответственности с множественностью лиц на стороне должника наиболее целесообразным представляется введение долевой ответственности перевозчиков с расчётом долей по объективному критерию.

В качестве объективного критерия определения доли, как представляется, должен стать период ответственности каждого перевозчика, его необходимо связать с определённой количественной характеристикой. В рамках перевозки груза таковых существует несколько: количество перевозчиков, протяжённость перевозки, время перевозки. Необходимо установить, какой из них в большей мере соответствует риску повреждения груза, ведь именно сам факт совершения деликта является ключевым.

Количество перевозчиков и, как следствие, равенство их долей рассматривать в качестве критерия не рационально, так как перевозчик участвует в перевозке не абстрактно, а конкретно, и это участие в фактическом перемещении груза в пространстве отличается в отношении, например, морского перевозчика и автомобильного. При этом, например, G. Hu, W. Sun и J. Jiang установили, что затраты перевозчика на случай повреждения груза, закономерно вкладываемые в стоимость перевозки, для автомобильного транспорта выше в пять раз, по сравнению с морским транспортом⁵⁵⁹.

Расстояние и время также являются объективными критериями. Однако расстояние, на которое перемещает груз каждый перевозчик, не полностью отражает вероятность того, что произойдёт повреждение груза. Например, и морской, и воздушный перевозчики перемещают грузы на значительные расстояния, однако осуществляют это с многократно различающейся скоростью, тем самым различаются и периоды ответственности перевозчиков.

⁵⁵⁹ См.: Hu G. Optimization of Train Operation Scheme for Container Sea-Rail Multimodal Transport : Journal of Physics: Conference Series. URL: doi:10.1088/1742-6596/1802/3/032068 (дата обращения: 15.04.2022).

Именно время, как представляется, в наибольшей степени позволяет определять доли каждого из соперевозчиков в размере причинённого ущерба. Так, некое событие, ставшее причиной повреждения груза, может произойти в каждый конкретный момент времени, и чем более длительный период груз находится в зоне ответственности одного из перевозчиков, тем более вероятно, что данное событие произойдёт именно в период ответственности такого перевозчика. Если морской перевозчик осуществлял перевозку в течение месяца, а автомобильный в течение нескольких часов, то и вероятность нелокализованного деликта во время первого этапа закономерно выше.

Основанием возложения долевой ответственности на соперевозчиков, как представляется, должно быть нарушение договора перевозки, содержащего императивное условие о возмещении всеми лицами, участвующими в перевозке груза, убытков, понесённых последним перевозчиком в связи с удовлетворением требований грузополучателя.

Таким образом, проведённый экономико-правовой анализ позволяет выявить, что основной причиной правонарушений со стороны перевозчиков является фактическая невозможность привлечения их к ответственности за повреждение груза, что приводит к нарушению баланса между обязанностью перевозчика обеспечить сохранность груза и соответствующим правом контрагента требовать возмещения причинённых убытков. Необеспеченная правовая обязанность фактически остаётся лишь рекомендацией. Для рационального перевозчика мотивацией надлежащего исполнения обязательства становится в основном ценность деловой репутации и ориентация на дальнейшее участие в мультимодальных перевозках, а не обязанность соблюдать рекомендации о необходимости обеспечить сохранность груза.

В контексте контейнерных перевозок, которые составляют значительную долю всех смешанных перевозок, до момента открытия контейнера никто – ни перевозчики, ни грузоотправители – не могут знать о

состоянии груза. Груз в этом случае одновременно является и повреждённым, и целым, что позволяет говорить о возникновении в праве явления «Груз Шрёдингера». Это требует стандарта доказывания, основанного на вероятности, а не требования «вне разумных сомнений».

Таким образом, именно механизм долевого ответственности перевозчиков в случае нелокализованного повреждения груза позволяет реализовать превентивную функцию юридической ответственности. Рациональные предприниматели-перевозчики вынуждены учитывать риск возмещения убытков и, следовательно, минимизировать риск повреждения груза, осуществляя перевозку груза наиболее надлежащим образом.

В качестве критерия расчёта доли каждого ответчика необходимо рассматривать время. Как представляется, это в наибольшей степени позволяет определять размер причинённого ущерба каждым из перевозчиков. Так, некое событие, ставшее причиной повреждения груза, может произойти в каждый конкретный момент времени, и чем более длительный период времени груз находится в зоне ответственности одного из перевозчиков, тем более вероятно, что данное событие произойдёт именно в период ответственности такого перевозчика. Если морской перевозчик осуществлял перевозку в течение месяца, а автомобильный в течение нескольких часов, то и вероятность нелокализованного деликта во время первого этапа закономерно выше.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках проведённого исследования рассмотрены теоретические и практические проблемы, связанные с институтом гражданско-правовой ответственности перевозчиков в рамках осуществления смешанных перевозок грузов. Исследование обозначенного феномена стало невозможным без обращения к зарубежному опыту правового регулирования и позиций учёных, сложившихся в иностранной доктрине гражданского права. При этом в настоящей работе учтены и научные воззрения по теме юридической ответственности, сформировавшиеся в российском праве в дореволюционный, советский и современные периоды, проанализировано действующее законодательство и сложившая судебная практика. В результате проведённого исследования сформулированы соответствующие теоретические выводы.

Применительно к институту гражданско-правовой ответственности не следует ориентироваться исключительно на законодательно определённую презумпцию добросовестности участников гражданского оборота. Посредством экономического анализа права наглядно демонстрируется, что субъекты правоотношений оценивают выгоды и издержки от следования или нарушения норм права. Нарушение гражданско-правового обязательства не является аномальной ситуацией – это объективный результат рационального выбора участника гражданского оборота. В связи с этим делается вывод о том, что законодательное и договорное регулирование правоотношения должно создавать ситуацию нерациональности нарушения взятого на себя обязательства.

Гражданско-правовая ответственность перевозчиков при смешанных перевозках грузов отличается множественностью лиц и сложностью определения ответственного за нарушение обязательства конкретного перевозчика. В связи с этим один из элементов состава гражданского правонарушения, а именно причинно-следственную связь, установить

достаточно сложно, именно поэтому предлагается оценивать её наличие с учётом вероятностного критерия, а не строгой однозначной связи.

Действующее правовое регулирование, основанное на виновной ответственности всех перевозчиков, кроме последнего, представляется неэффективным. Именно строгая (безвиновная) ответственность обеспечивает правовую определённость в ожиданиях сторон, что в конечном счёте влияет на стимулы данных лиц к добросовестному исполнению обязательств, так как в отсутствие практической возможности привлечения лица к ответственности устраняется один из логических элементов нормы права, а именно санкция. Без санкции нормы права становятся декларативными.

Установлено, что гражданско-правовая ответственность перевозчика в рамках смешанной перевозки груза наступает как в рамках нарушения договора (договорная ответственность), так и на основании совершения генерального деликта (деликтная ответственность). Последний вид напрямую связан с перевозочной деятельностью, как деятельностью, представляющей повышенную опасность для окружающих. Кроме того, грузополучатель не обязательно связан договорными отношениями с промежуточными перевозчиками, следовательно, реализовать договорную ответственность в данном случае невозможно.

Сложный субъектный состав закономерно требует распределения риска нарушения обязательства между всеми участвующими в перевозке лицами. Российское законодательство в настоящее время наиболее ясно отражает положение только последнего перевозчика, выдающего груз грузополучателю. Однако, кроме данного лица, в перевозке участвуют и другие лица – как собственно иные перевозчики, так и субъекты, обладающие неопределённым правовым положением, например оператор смешанной перевозки груза.

Установлено, что в отличие от простой перевозки груза, в которой участвует только один перевозчик, гражданско-правовая ответственность в

рамках смешанной перевозки груза строится на смешанной виновно-безвиновной основе. Последний перевозчик так же, как и при простой перевозке груза, несёт строгую ответственность, тогда как на всех предшествующих перевозчиков возложение ответственности возможно только при наличии доказательств их вины в причинении вреда или нарушении обязательства. В ходе исследования доказано, что данная модель не в полной мере обеспечивает реализацию превентивной функции юридической ответственности.

При сравнении смешанной перевозки грузов с перевозкой пассажиров выделено их сущностное отличие (помимо различия в объекте обязательства). Так, гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке пассажиров по умолчанию является деликтной, с возможностью повышения её пределов в рамках соглашения сторон, тогда как при перевозке грузов ответственность является договорной.

Представляется нерациональным рассматривать оператора перевозки как лицо, способное организовывать как мультимодальные перевозки грузов, так и мультимодальные пассажирские перевозки, ввиду более сложного содержания правоотношения по перевозке пассажиров, включающего в себя кроме собственно перемещения в пространстве ещё и оказание пассажиру дополнительных услуг.

В качестве основания гражданско-правовой ответственности перевозчика является гражданское правонарушение (деликт в буквальном смысле этого слова), а именно нарушение обязанности по обеспечению сохранности груза и (или) нарушение срока доставки груза. Иные виды перевозочных правонарушений в рамках правоотношения «перевозчик – грузоотправитель» (например, такие, как утрата или порча груза) являются специальными разновидностями двух указанных правонарушений.

Условиями гражданско-правовой ответственности перевозчика при этом, как представляется, являются, во-первых, наличие неблагоприятных последствий в виде ущерба на стороне потерпевшего лица, которым может

быть как грузоотправитель, так и соперевозчик, и, во-вторых, причинно-следственная связь между деянием перевозчика и причинённым ущербом. Вина не является необходимым условием, как так ответственность перевозчика является строгой и стоит на безвиновном начале. Противоправность, как одно из традиционных условий юридической ответственности не требуется устанавливать отдельно, так как данное требование будет соблюдено одновременно с установлением обстоятельств совершённого деяния и причинённого вреда.

Одной из обязанностей грузополучателя является безусловное принятие груза от перевозчика, в том числе, если груз был повреждён в результате перевозки. Однако, как показало исследование данного явления с помощью метода экономического анализа права, если у грузополучателя нет минимального имущественного интереса в получении повреждённого груза, то возлагать на него обязанность, которая в перспективе приведёт к дополнительным убыткам (необходимо утилизировать полностью повреждённый груз, не имеющей экономической ценности даже в виде годных остатков), представляется неверным, так как нарушается баланс интересов сторон.

Локализация места совершения перевозчиком гражданского правонарушения имеет значение как при несохранности груза, так и при нарушении срока доставки груза. Просрочка, как особый вид юридического события, фиксируется в пункте назначения при очередной передаче груза последующему перевозчику или его выдаче грузополучателю. Что касается сохранности груза, то момент, когда лицо способно узнать о нарушении своего права, происходит во время передачи груза от одного перевозчика другому с одновременным осмотром груза, его взвешиванием или проверкой пломбировочных устройств и целостности контейнера, для грузополучателя это момент выдачи груза в пункте назначения.

Действующее законодательство, регулирующее смешанные перевозки грузов, требует установления вины для возложения ответственности на лицо,

которое действительно допустило повреждение груза. Как показало исследование, данное положение противоречит идее строгой ответственности перевозчиков, фактически приводя к юридической безответственности всех перевозчиков, кроме последнего.

Реализовать механизм гражданско-правовой ответственности соперевозчиков необходимо. Обязанность возместить понесённые убытки, во-первых, должна быть возложена на всех соперевозчиков, так как все лица фактически участвовали в перевозке и при невозможности локализовать место правонарушения невозможно установить как причастность, так и непричастность всех перевозчиков к данному нарушению. Во-вторых, последний перевозчик не может требовать полного возмещения понесённых убытков, взысканных грузоотправителем, так как он также участвовал в перевозке, а значит, обязан понести предпринимательский риск возникновения убытков в связи с осуществлением перевозки груза.

Именно механизм долевой, а не солидарной ответственности перевозчиков в случае нелокализованного повреждения груза позволяет осуществить реализацию превентивной функции юридической ответственности, так как рациональный предприниматель-перевозчик вынужден учитывать риск взыскания убытков, а значит, минимизировать риск повреждения груза путём осуществления перевозки груза наиболее надлежащим образом.

В качестве критерия расчёта доли каждого ответчика-перевозчика необходимо рассматривать время, так как именно оно в наибольшей степени позволяет определять размер причинённого ущерба каждым из перевозчиков. Так, некое событие, ставшее причиной повреждения груза, может произойти в каждый конкретный момент времени, и чем более длительный период времени груз находится в зоне ответственности одного из перевозчиков, тем более вероятно, что данное событие произойдёт именно в период ответственности такого перевозчика.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Правовые акты источники права

1. Международные конвенции

1. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок // Собрание законодательства РФ. 2017. 11 сент., № 37. Ст. 5495.

2. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (с изменениями на 28 сентября 1955 года) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII : Сборник Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. 1934. № 20. Ст. 326.

3. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (с изменениями на 19 апреля 2012 года) // Собрание законодательства РФ. 2012. 15 окт. № 42. Ст. 5676.

4. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) // Издание Организации Объединённых наций. Вена. 2009. С. 1–54.

5. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Вместе с «Положениями по таможенным вопросам, относящимся к международным смешанным перевозкам грузов») (заключена в г. Женеве 24.05.1980) // Международное частное право: сб. док. М.: БЕК. 1997. С. 370–387.

6. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) // Закон. 2000. № 6.

7. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (вместе с «Протоколом подписания») (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) (с изм. от 21.12.1979) // Многосторонние

международные соглашения о морском транспорте (Условия морских перевозок) / ТПП СССР, Секция торгового мореплавания и морского права. М. 1983.

II. Российские нормативно-правовые акты

8. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202210060013> (дата обращения: 16.03.2023).

9. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 29.12.2022, с изм. от 10.01.2023) // Собрание законодательства РФ. 2002. 29 июля. № 30 Ст. 3012.

10. Воздушный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 14.03.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2022) // Собрание законодательства РФ. 1997. 24 марта. № 12. Ст. 1383

11. Гражданский кодекс Российской Федерации (ч. первая) : Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022, с изм. от 01.09.2022) // Собрание законодательства РФ. 1996. 5 дек. № 32. Ст. 3301

12. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 2001. 12 марта. № 11. Ст. 1001.

13. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации : Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.12.2022) // Собрание законодательства РФ. 1999. 3 мая. № 18. Ст. 2207.

14. О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 29.12.2017 № 442-ФЗ (ред. от 11.06.2021) // Собрание законодательства РФ. 2018. 1 янв. № 1 (ч. I). Ст. 26.

15. О защите прав потребителей : Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 05.12.2022) // Ведомости СНД и ВС РФ. 1992. 9 апр. № 15. Ст. 766.

16. О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд : Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ (ред. от 28.12.2022) // Собрание законодательства РФ. 2013. 8 апр. № 14. Ст. 1652.

17. О транспортно-экспедиционной деятельности : Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) // Собрание законодательства РФ. 2003. 3 июля. № 27 (ч. 1) . Ст. 2701.

18. Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном : Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ (ред. от 18.12.2018) // Собрание законодательства РФ. 2012. 18 июня. № 25. Ст. 3257.

19. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ (ред. от 01.05.2022) // Собрание законодательства РФ. 2015. 20 июля. № 29 (ч. I) . Ст. 4346.

20. Об основах туристской деятельности в Российской Федерации : Федеральный закон от 24.11.1996 № 132-ФЗ (ред. от 28.05.2022) // Собрание законодательства РФ. 1996. 2 дек. № 49. Ст. 5491.

21. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 06.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 2007. 12 нояб. № 46. Ст. 5555.

22. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 10.07.2023) // Собрание законодательства РФ. 2001. 12 марта. № 11. Ст. 1001.

23. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства РФ. 2003. 13 янв. № 2. Ст. 170.

24. Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) : постановление Правительства РФ от 29.06.2021 № 1047 (ред. от 30.11.2021) // Собрание законодательства РФ. 2021. 5 июля. № 27 (ч. III). Ст. 5425.

25. Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта : постановление Правительства РФ от 25.06.2021 № 991 (ред. от 20.11.2021) // Собрание законодательства РФ. 2021. 5 июля. № 27 (ч. III). Ст. 5379.

26. Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956) (с изм. от 30.11.2000) (вместе с «Временными дополнительными условиями перевозки зерна насыпью в смешанном сообщении», утв. МПС СССР, Минречфлотом РСФСР 31.07.1957; «Условиями перевозки зерна с повышенной влажностью», утв. Минречфлотом РСФСР; «Временными нормами прокладочных и крепежных материалов, подлежащих предоставлению грузовладельцами портам перевалки для оборудования и загрузки вагонов в пунктах перевалки (ст. 82 и 164 Устава внутреннего водного транспорта)», утв. Минречфлотом РСФСР 26.09.1957; «Временным соглашением о порядке перевозки грузов в универсальных контейнерах Министерства путей сообщения и Министерства речного флота РСФСР в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении», утв. МПС СССР 29.05.1963 № Г-13853, Минречфлотом РСФСР

25.05.1963 № КМ-51/1295) [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

III. Иностранные нормативно-правовые акты

27. Carriage of Goods by Sea Act : U.S. Code: Title 46. SHIPPING. Code of Laws of the United States of America. URL: <https://uscode.house.gov/> (дата обращения: 13.02.2023).

28. Civil code of Québec : Chapter CCQ-1991 (upd. to November 1 2021) // Québec Official Publisher. 2021. 1 Nov. P. 1–516.

29. Civil Code of the People’s Republic of China (Adopted at the Third Session of the Thirteenth National People’s Congress on May 28, 2020). National People’s Congress of the People’s Republic of China. URL: <http://www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/f627aa3a4651475db936899d69419d1e/files/47c16489e186437eab3244495cb47d66.pdf> (дата обращения: 12.04.2022).

30. Code Civil. – Livre III : Manières dont on acquiert la propriété. - Titre III à V (art. 1101-1581) (Intitulé modifié par L 2019-04-13/28, art. 2, 045; En vigueur : 01-11-2020). Service public federal interieur. URL: <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/1804/03/21/1804032153/justel> (дата обращения: 14.02.2023).

31. Handelsgesetzbuch (HGB) Ausfertigungsdatum: 10.05.1897 (Änderung durch Art. 51 G v. 10.8.2021 I 3436 (Nr. 53). Ein Service des Bundesministeriums der Justiz sowie des Bundesamts für Justiz. – URL: www.gesetze-im-internet.de (дата обращения: 15.04.2022).

Судебная практика

32. Обзор судебной практики по рассмотрению споров, вытекающих из договоров перевозки (утв. постановлением Президиума Арбитражного суда Дальневосточного округа от 13.03.2020 № 4) [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

33. Обзор судебной практики по спорам, возникающим из договоров перевозки грузов и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Арбитражного суда Западно-Сибирского округа 18.02.2022) [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

34. Обобщение судебной практики судебной коллегии по гражданским делам Первого кассационного суда общей юрисдикции за 2 квартал 2020 года (утв. Президиумом Первого кассационного суда общей юрисдикции 11.09.2020) [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

35. Определение Верховного Суда РФ от 20.06.2022 № 301-ЭС22-8747 по делу № А82-640/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

36. Определение Верховного Суда РФ от 18.04.2022 № 303-ЭС22-4640 по делу № А51-20183/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

37. Определение Верховного Суда РФ от 29.06.2021 № 303-ЭС21-9313 по делу № А59-90/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

38. Определение Верховного Суда РФ от 23.04.2021 № 303-ЭС21-3452 по делу № А51-21785/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

39. Определение Верховного Суда РФ от 19.11.2020 № 304-ЭС20-16592 по делу № А45-15396/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

40. Определение Верховного Суда РФ от 18.09.2020 № 305-ЭС20-12999 по делу № А40-107134/2019 [Электронный ресурс]. Документ

опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

41. Определение Верховного Суда РФ от 18.05.2015 № 305-ЭС14-6511 по делу № А40-134251/2012 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

42. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа № Ф01-10214/20 от 09.06.2020 по делу № А43-20790/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

43. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа № Ф01-1477/22 от 01.06.2022 по делу № А17-9583/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

44. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа № Ф01-15621/20 от 29.01.2021 по делу № А43-29421/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

45. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа № Ф01-796/22 от 13.04.2022 по делу № А43-13961/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

46. Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа № Ф02-2888/22 от 15.06.2022 по делу № А33-3592/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

47. Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа № Ф02-5637/22 от 17.11.2022 по делу № А19-6287/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

48. Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа № Ф02-7011/22 от 30.01.2023 по делу № А78-5111/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

49. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-1248/19 от 15.04.2019 по делу № А51-5620/2018 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

50. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-1775/22 от 19.05.2022 по делу № А51-14551/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

51. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-2383/22 от 09.06.2022 по делу № А24-1845/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

52. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-2417/22 от 10.06.2022 по делу № А59-1793/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

53. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-5177/20 от 14.01.2021 по делу № А59-7510/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

54. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-5708/20 от 21.01.2021 по делу № А51-21785/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

55. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа № Ф03-628/21 от 09.03.2021 по делу № А51-2/2020 [Электронный ресурс].

Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

56. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-2127/2020 от 25.06.2020 по делу № А45-35317/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

57. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-3540/21 от 22.07.2021 по делу № А03-18301/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

58. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-4954/22 от 27.10.2022 по делу № А46-13518/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

59. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-531/2022 от 14.04.2022 по делу № А45-5995/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

60. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-7023/22 от 07.02.2023 по делу № А45-9413/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

61. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-8702/22 от 02.03.2022 по делу № А27-25545/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

62. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-851/22 от 31.03.2022 по делу № А03-3479/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

63. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-817/22 от 16.03.2022 по делу № А03-1320/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

64. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа № Ф04-943/21 от 13.10.2022 по делу № А70-2169/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

65. Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-13971/22 от 08.08.2022 по делу № А41-45173/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

66. Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-25295/21 от 17.11.2021 по делу № А40-26030/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

67. Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-25732/21 от 19.10.2021 по делу № А40-226477/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

68. Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-26344/22 от 01.11.2022 по делу № А40-270835/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

69. Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-30200/22 от 28.12.2022 по делу № А40-204207/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

70. Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-5945/20 от 19.06.2020 по делу № А40-212010/2019 [Электронный ресурс].

Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

71. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа № Ф06-19189/22 от 30.06.2022 по делу № А65-17816/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

72. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа № Ф06-19581/22 от 13.07.2022 по делу № А55-7022/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

73. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-1475/20 от 19.03.2020 по делу № А56-47239/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

74. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-15058/22 от 20.10.2022 по делу № А56-2899/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

75. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-1583/22 от 17.03.2022 по делу № А56-77733/2017 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

76. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-19124/22 от 08.12.2022 по делу № А66-13970/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

77. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа № Ф07-2262/21 от 12.04.2021 по делу № А56-69433/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

78. Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-10288/22 от 15.02.2023 по делу № А60-18220/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

79. Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-1234/22 от 05.04.2022 по делу № А60-12050/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

80. Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-4340/22 от 24.08.2022 по делу № А60-52079/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

81. Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-7175/22 от 01.12.2022 по делу № А50-18402/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

82. Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-7967/22 от 07.12.2022 по делу № А60-52432/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

83. Постановление Арбитражного суда Уральского округа № Ф09-9817/22 от 09.02.2023 по делу № А71-1406/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

84. Постановление Арбитражного суда Центрального округа № Ф10-1401/22 от 26.05.2022 по делу № А23-3391/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

85. Постановление Арбитражного суда Центрального округа № Ф10-481/22 от 11.03.2022 по делу № А08-2335/2021 [Электронный ресурс].

Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

86. Постановление Арбитражного суда Центрального округа № Ф10-730/19 от 21.03.2019 по делу № А08-15228/2017 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

87. Постановление Первого арбитражного апелляционного суда № 01АП-2865/2022 от 30.05.2022 по делу № А38-1839/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

88. Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда № 05АП-8751/2021 от 28.02.2022 по делу № А59-1793/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

89. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда № 09АП-33296/22 от 29.06.2022 по делу № А40-171969/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

90. Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда № 15АП-22105/21 от 29.12.2021 по делу № А32-785/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

91. Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда № 17АП-12439/2022-ГК от 11.11.2022 по делу № А60-18220/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

92. Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 12.05.2021 по делу № 88-9293/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

93. Определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 06.09.2022 по делу № 88-19502/2022 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

94. Определение Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 14.11.2019 по делу № 88-609/2019 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

95. Определение Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 01.12.2020 по делу № 88-22477/2020 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

96. Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 08.02.2021 по делу № 88-187/2021 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

97. Апелляционное определение Санкт-Петербургского городского суда от 06.08.2015 № 33-140/2015 по делу № 2-116/2014 [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Специальная литература

I. Российская литература

98. Агарков М.М. Избранные труды по гражданскому праву : в 2 т. Т. 2: Общее учение об обязательствах и его отдельных видах / М.М. Агарков. М.: Статут, 2012. 535 с.

99. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву / М.М. Агарков. М.: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1940. 192 с.

100. Акинфиева В.В. Значение обеспечительного платежа как способа обеспечения исполнения обязательств в условиях цифровизации

обязательственного права Российской Федерации / В.В. Акинфиева // Пермский юридический альманах. 2019. № 2. С. 388–395.

101. Алексеев С.С. Проблемы теории права. Т. 1 / С.С. Алексеев. Свердловск, 1972. 396 с.

102. Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 1: Гражданское право: Сочинения 1958–1970 годов / С.С. Алексеев. М.: Статут, 2010. 495 с.

103. Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 7: Философия права и теория права / С.С. Алексеев. М.: Статут, 2010. 520 с.

104. Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 8: Учебники и учебные пособия / С.С. Алексеев. М.: Статут, 2010. 480 с.

105. Алтунин В.В. Ответственность морского перевозчика за невыполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / В.В. Алтунин. Саратов, 2005. 26 с.

106. Ананьева А.А. О юридической конструкции договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении / А.А. Ананьева // Юридический мир. 2016. № 3. С. 51–54.

107. Ананьева А.А. Операторские услуги по управлению перевозками как новый вектор развития смешанного пассажирского сообщения / А.А. Ананьева // Транспортное право. 2018. № 2. С. 3-6.

108. Ананьева А.А. Роль операторских услуг по управлению перевозками и ответственности за их ненадлежащее выполнение как условие развития смешанного пассажирского сообщения / А.А. Ананьева // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 11. С. 81–86.

109. Анненков К.Н. Начала русского гражданского права. Выпуск первый / К.Н. Анненков. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1900. 237 с.

110. Апостолова Н.Н. Ответственность за вред, причинённый искусственным интеллектом / Н.Н. Апостолова // Северо-Кавказский юридический вестник. 2021. № 1. С. 112–119.

111. Архипов А.П. Страхование право : учебник / А.П. Архипов. М.: КноРус, 2019. 213 с.
112. Астапова И.И. Место владельца инфраструктуры в субъектном составе системы договоров на подачу и уборку вагонов и эксплуатацию путей необщего пользования / И.И. Астапова // Транспортное право. 2019. № 2. С. 3–6.
113. Ахвердова Т.А. К вопросу о классификациях ограничений свободы договора / Т.А. Ахвердова // Аллея науки. 2018. Т. 2. № 9 (25). С. 576–579.
114. Ахвердова Т.А. К вопросу о правовой природе свободы договора / Т.А. Ахвердова // Синергия Наук. 2017. № S17. С. 19–23.
115. Ахмедов А.Я. Концепция правового регулирования отношений, осложнённых использованием смарт-контрактов : монография / А.Я. Ахмедов, А.А. Волос, Е.П. Волос; ред. А.А. Волос. М.: Проспект, 2021. 224 с.
116. Багаутдинова А.М. Критерии разумности и добросовестности при определении условий договора в качестве несправедливых / А.М. Багаутдинова, В.А. Анисимов // The scientific heritage. 2020. № 46. С. 40–45.
117. Бажина М.А. Ответственность перевозчика по законодательству Российской Федерации и Республики Словения: сравнительная характеристика / М.А. Бажина, В.Д. Туктамышев // Транспортное право. 2020. № 2. С. 13–17.
118. Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 5.1.3 / М.А. Бажина. Екатеринбург, 2022. 45 с.
119. Бажина М.А. Терминологическая неопределенность в правовом регулировании договора перевозки грузов / М.А. Бажина // Транспортное право. 2020. № 4. С. 24–28.

120. Базылев Б.Т. Юридическая ответственность / Б.Т. Базылев. Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1985. 120 с.
121. Белов В.А. Гражданское право : учеб. для академического бакалавриата и магистратуры : в 4 т. Т. 2: Общая часть. В 2 кн. Кн. 2: Факты / В.А. Белов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Юрайт, 2016. 497 с.
122. Белов В.А. Гражданское право : учеб. для бакалавриата и магистратуры. Т. 1: Общая часть. Введение в гражданское право / В.А. Белов. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Юрайт, 2016. 622 с.
123. Белых В.С. Экономический анализ права: спорные вопросы теории и практики / В.С. Белых // Предпринимательское право. 2021. № 4. С. 3–10.
124. Бержель Ж.-Л. Общая теория права / Ж.-Л. Бержель; ред. В.И. Даниленко / пер. с фр. М.: Изд. дом NOTA BENE, 2000. 576 с.
125. Блохин П.Д. Есть ли место экономическому анализу в теории и практике конституционного правосудия? / П.Д. Блохин // Закон. 2020. № 12. С. 86–100.
126. Боброва Н.А. Сущность юридической ответственности / Н.А. Боброва, Р.Л. Хачатуров // Теория государства и права. 2020. № 4 (20). С. 26–28.
127. Бондарев А.С. Юридическая ответственность и безответственность стороны правовой культуры и антикультуры субъектов права / А.С. Бондарев. М.: Юрид. центр, 2008. 112 с.
128. Бормотов А.В. Страхование ответственности по договору как способ обеспечения исполнения обязательств / А.В. Бормотов // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2010. № 3 (9). С. 95–102.
129. Боярская Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации / Ю.Н. Боярская; ред. Е.В. Вавилин. М.: Статут, 2016. 152 с.

130. Брагинский М.И. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. М.: Статут, 2002. 908 с.
131. Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность / С.Н. Братусь. М.: Юрид. лит., 1976. 208 с.
132. Бубнова М. Споры по перевозкам грузов по морю. Международные и Российские / М. Бубнова // Административное право. 2017. № 1. С. 65–69.
133. Бутакова Н.А. Мультимодальный коносамент: проблема ответственности сторон / Н.А. Бутакова // Гражданское право. 2014. № 2. С. 30–32.
134. Бутакова Н.А. Обеспечение предпринимательских рисков при осуществлении экспортно-импортных сделок / Н.А. Бутакова // Право и экономика. 2018. № 7. С. 5–8.
135. Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямой смешанной перевозки грузов : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / Н.А. Бутакова. М., 2019. 501 с.
136. Бутакова Н.А. Роттердамские правила: анализ и перспективы применения / Н.А. Бутакова // Гражданское право. 2013. № 3. С. 43–46.
137. Вешнякова И.А. Отдельные вопросы ответственности перевозчика в свете Роттердамских правил / И.А. Вешнякова, О.Г. Ярмолович // Закон. 2014. № 8. С. 150–155.
138. Вилкова Н.Г. Комментарий МТП к Инкотермс 2000. Толкование и практическое применение (постатейный) : подготовлен для системы «КонсультантПлюс» / Н.Г. Вилкова. 2004. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
139. Волков А.В. Обход закона как наивысшая форма злоупотребления правом / А.В. Волков // Гражданское право. 2013. № 2. С. 2–8.

140. Волос А.А. Экономический анализ права как методологический подход к исследованию принципов гражданского права / А.А. Волос // Право и экономика. 2019. № 5 (375). С. 18–24.

141. Вольнов А.Е. Распределение ответственности за неисполнение, ненадлежащее исполнение договора морской перевозки груза в международных морских перевозках с использованием коносамента : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / А.Е. Вольнов. М., 2007. 21 с.

142. Воронцов С.Г. «Эффективный»: правовое содержание понятия и способы определения / С.Г. Воронцов // Седьмой Пермский конгресс учёных-юристов : сб. науч. ст. М.: Статут, 2017. С. 63–68.

143. Воронцов С.Г. Модель коммуникации Г.Д. Лассуэла как элемент методологии цивилистических исследований / С.Г. Воронцов // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2019. № 1. С. 414–431.

144. Гаранин И.И. Вред, убытки и ущерб как гражданско-правовые категории / И.И. Гаранин // Законность и порядок. 2019. № 3 (23). С. 96–100.

145. Гимадрисламова О.Р. К вопросу о существенных условиях договора транспортной экспедиции / О.Р. Гимадрисламова, Е.В. Ахтямова // Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности : Материалы VI Всеросс. науч.-практ. конф. (Уфа, 23 ноября 2022 г.) / Науч.-исслед. ин-т проблем правового государства. Уфа, 2023. С. 87–94.

146. Годэмэ Е. Общая теория обязательств / Е. Годэмэ; пер. И.Б. Новицкий. М.: Юрид. изд-во Министерства юстиции СССР, 1948. 511 с.

147. Гойхбарг А.Г. Иностранное гражданское и торговое право и процесс / А.Г. Гойхбарг. М.-Л.: Внешторгиздат, 1937. 165 с.

148. Голубцов В.Г. Оценочные понятия в европейском частном праве / В.Г. Голубцов // Legal Concept = Правовая парадигма. 2019. Т. 18, № 2. С. 19–29.

149. Голубцов В.Г. Принцип добросовестности и смысл гражданского законодательства: логика законодательных изменений и задачи правоприменения / В.Г. Голубцов // Российский юридический журнал. 2020. № 2 (131). С. 142–150.
150. Голубцов В.Г. Субъективная добросовестность в структуре общего понятия добросовестности / В.Г. Голубцов // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2019. № 45. С. 490–518.
151. Голубчик А.М. Влияние базисных условий поставки Инкотермс на международные расчёты с использованием аккредитива / А.М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. 2014. № 4. С. 97–103.
152. Гончарова Н.Ю. Организация пассажирских перевозок смешанного типа. Мультимодальные туристические перевозки / Н.Ю. Гончарова, Р.С. Большаков, Н.В. Давыдова // Известия Транссиба. 2023. № 2 (54). С. 68–79.
153. Горобец К.В. Аксиосфера права: философский и юридический дискурс : монография / К.В. Горобец. Одесса: Фенікс, 2013. 218 с.
154. Гражданское право : учебник : в 4 т. Т: 4. Отдельные виды обязательств / ред. Е.А. Суханов. 2-изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2020. 544 с.
155. Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 1: Общая часть / ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2019. 576 с.
156. Гражданское право : учебник : в 4 т. Т. 3: Общие положения об обязательствах и договорах. Договорные обязательства по передаче вещей в собственность или в пользование / ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2020. 480 с.
157. Гречуха В.Н. Морское право : учеб. для магистратуры / В.Н. Гречуха. М.: Прометей, 2019. 226 с.
158. Гуляев А.М. Русское гражданское право / А.М. Гуляев. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1913. 638 с.

159. Гургов Б.Ш. Административная ответственность на морском и внутреннем водном транспорте: понятие и особенности / Б.Ш. Гургов // Административное право и процесс. 2016. № 4. С. 67–73.

160. Гутников О.В. Корпоративная ответственность в гражданском праве : монография / О.В. Гутников. М.: Ин-т законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, 2019. 488 с.

161. Гуцуляк В.Н. Морское право : учеб. пособие для студ. вузов / В.Н. Гуцуляк. М.: РосКонсульт, 2000. 325 с.

162. Гуцуляк В.Н. МППСС-72 с комментариями / В.Н. Гуцуляк. М.: Центр морского права, МОР-КНИГА, 2012. 221 с.

163. Демиева А.Г. Активная экономическая деятельность: междисциплинарный подход к исследованию / А.Г. Демиева, Л.Г. Туктамышова // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2022. № 4. С. 305–315.

164. Демченко М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / М.В. Демченко. М., 2010. 218 с.

165. Демченко М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / М.В. Демченко. М., 2010. 26 с.

166. Дзарахов Р.С. Актуальность экономического анализа права для современной российской правовой доктрины / Р.С. Дзарахов, Ф.Я. Полонкочева // Теоретический и практический потенциал современной науки: сб. науч. ст. / науч. ред. И.В. Беседина. М., 2020. С. 136–138.

167. Дмитриева О.А. Основные параметры выбора логистической компании участниками ВЭД / О.А. Дмитриева // Таможенное дело. 2017. № 4. С. 18–22.

168. Дождев Д.В. Римское частное право : учеб. для вузов / Д.В. Дождев; ред. В.С. Нерсисянц. М.: Изд. группа ИНФРА М-НОРМА, 1996. 704 с.
169. Дудченко А.В. Гражданско-правовая ответственность по договорам перевозки груза и пассажира : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / А.В. Дудченко. М., 2016. 27 с.
170. Евстигнеев Э.А. Принцип генерального деликта: современное состояние и перспективы применения (часть вторая) / Э.А. Евстигнеев // Вестник гражданского права. 2017. Т. 17, № 5. С. 55–84.
171. Евстигнеев Э.А. Принцип генерального деликта: современное состояние и перспективы применения (часть первая) / Э.А. Евстигнеев // Вестник гражданского права. 2017. Т. 17. № 4. С. 45–83.
172. Евстигнеев Э.А. Соотношение вины и причинной связи в деликтном праве / Э.А. Евстигнеев // Вестник гражданского права. 2020. № 1. С. 33–59.
173. Егоров К.Ф. Ответственность морского перевозчика за груз по английскому праву / К.Ф. Егоров. М.: Морской транспорт, 1961. 119 с.
174. Егорова М.А. Деликтные обязательства и деликтная ответственность в английском, немецком и французском праве : учеб. пособие / М.А. Егорова, В.Г. Крылов, А.К. Романов; ред. М.А. Егорова. М.: Юстицинформ, 2017. 376 с.
175. Егорова М.А. Коммерческое право : учеб. для вузов / М.А. Егорова. М.: Статут, 2013. 640 с.
176. Звонарёва К.И. Экономический анализ права и его использование при разработке нормативно-правовых актов / К.И. Звонарёва // Неделя науки СПбПУ: материалы науч. конф. с междунар. участием. 2019. С. 32–34.
177. Иванов Г.Г. Международное частное морское право / Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский. Л.: Судостроение, 1984. 280 с.
178. Ивин А.А. Логика для юристов : учеб. и практикум для вузов / А.А. Ивин. М.: Изд-во Юрайт, 2021. 262 с.

179. Игнатова Ю.Н. Виды фрахтования на время по морскому праву / Ю.Н. Игнатова // Юрист. 2013. № 17. С. 20–25.
180. Игнатьев Д.Ю. Международные железнодорожные перевозки грузов (гражданско-правовой аспект) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Д.Ю. Игнатьев. Саратов, 2001. 23 с.
181. Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации. 1987–2005 годы / ред. С.Н. Лебедев, А.И. Лобода, Д.Б. Филимонов. М.: Статут, 2009. 520 с.
182. Иоффе О.С. Вопросы теории права / О.С. Иоффе, М.Д. Шаргородский. М.: Юрид.лит, 1961. 381 с.
183. Иоффе О.С. Избранные труды. Т. 1 / О.С. Иоффе. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. 310 с.
184. Иоффе О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе. М.: Юрид. лит., 1975.
185. Исаченко В.Л. Обязательства по договорам. Т. 1: Общая часть / В.Л. Исаченко, В.В. Исаченко. СПб.: Тип. М. Меркушева, 1914. 728 с.
186. Кавелина Н.Ю. Проблемы доступа к рынку услуг в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации / Н.Ю. Кавелина // Законы России: опыт, анализ, практика. 2019. № 7. С. 23–29.
187. Камнева Е.В. Имитации личной и профессиональной ответственности в условиях директивных предписаний / Е.В. Камнева, Н.С.Пряжников, Е.В.Бабанова, С.М.Буянова // Вестник Омского университета. Серия «Психология». 2020. № 4. С. 27–41.
188. Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки: материально-правовое и коллизионное регулирование / В.А. Канашевский. М.: Волтерс Клувер, 2008. 608 с.
189. Кант И. Собрание сочинений. Юбилейное издание 1794–1994 : в 8 т. Т. 3: Критика чистого разума / И. Кант; ред. И.С. Андреева; пер. Н.О. Лосский. М.: ЧОРО, 1994. 741 с.

190. Капелюк З.А. Тенденции развития транспортных услуг / З.А. Капелюк, Я.В. Попова // Вестник Сибирского университета потребительской кооперации. 2020. № 2 (32). С. 30–34.
191. Карапетов А.Г. Экономический анализ права / А.Г. Карапетов. М.: Статут, 2016. 528 с.
192. Каратаев И.А. Соотношение процессуальной экономии с принципом концентрации и оптимизацией гражданского процесса / И.А. Каратаев // Арбитражный и гражданский процесс. 2022. № 9. С. 3–7.
193. Карпеев О.В. Договор об оказании услуг по бронированию мест при воздушной перевозке пассажира / О.В. Карпеев, Д.А. Мурашова // Юрист. 2021. № 7. С. 50–54.
194. Карпеев О.В. Компенсация морального вреда потребителям услуг воздушной перевозки (по материалам судебной практики) / О.В. Карпеев, Е.Ч. Сторожкова // Транспортное право. 2021. № 4. С. 20–24.
195. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика / А.С. Кокин. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Инфотропик Медиа, 2012. 784 с.
196. Комментарий к разделу VI «Международное частное право» части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации (постатейный) / ред. И.С. Зыкин, А.В. Асосков, А.Н. Жильцов; ИЦЧП им. С.С. Алексеева при Президенте РФ. М.: Статут, 2021. 665 с.
197. Королева Е.А. Влияние экономического анализа права на юридическое мышление / Е.А. Королева // Российский журнал правовых исследований. 2019. Т. 6, № 3 (20). С. 109–114.
198. Королева Е.А. Экономика и право: перспективы и проблемы сотрудничества в контексте экономического анализа права / Е.А. Королева // Актуальные тенденции и инновации в развитии российской науки: сб. науч. ст. М., 2020. С. 148–150.
199. Коуз Р. Фирма, рынок и право : пер. с англ. / Р. Коуз М.: Новое издательство, 2007. 224 с.

200. Кочев В.А. К вопросу о сущности договорной свободы / В.А. Кочев // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2010. № 2 (12). С. 50–54.
201. Краснов Ю.К. Философия права : учебник / Ю.К. Краснов, В.В. Надвикова, В.И. Шкатулла. М.: ЮСТИЦИЯ, 2017. 500 с.
202. Кузнецова О.А. Проблемы учения о гражданско-правовой ответственности / О.А. Кузнецова // Lex russica (Русский закон). 2017. № 5 (126). С. 11–23.
203. Кулешов В.В. Заключение договора транспортной экспедиции и экспедиторские документы / В.В. Кулешов // Транспортное право. 2009. № 2. С. 16–20.
204. Курбонализода Ф. Некоторые вопросы исполнения обязательства по перевозке пассажиров / Ф. Курбонализода // Правовая жизнь. 2020. № 2 (30). С. 203–214.
205. Курято А.О. Начала экономического анализа договорного права / А.О. Курято, Ю.Д. Ощепкова // Трансформация права в информационном обществе: материалы III Всеросс. науч.-практ. форума молодых учёных и студ. Екатеринбург, 2020. С. 134–139.
206. Латынин О.А. Аспекты стандарта судебной оценки правоограничений при разрешении споров в сфере гражданского оборота / О.А. Латынин // Российский судья. 2022. № 4. С. 3–7.
207. Литаренко Н.В. Неустойка как форма ответственности в международном коммерческом обороте : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Н.В. Литаренко. М., 2019. 218 с.
208. Логвинова И.Л. Транспортное страхование как защита имущественных интересов юридических и физических лиц / И.Л. Логвинова // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2022. № 11 (254). С. 74–80.

209. Лончакова Ю.А. Договор автомобильной перевозки грузов в системе транспортных договоров Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Ю.А. Лончакова. М., 2009. 29 с.
210. Лухманов М.И. Необходимость отнесения вреда на лицо, которому экономически легче нести его последствия, как аргумент для решения проблемы альтернативной каузальности в деликтном праве / М.И. Лухманов // Вестник гражданского права. 2022. № 1. С. 88–107.
211. Любимова Е.В. Влияние «значимости» спора на вопросы подсудности гражданских и административных дел / Е.В. Любимова // *Ex Jure*. 2018. № 2. С. 103–114.
212. Магоян М.С. Понятие и характеристика договора перевозки пассажира и багажа в автомобильном междугородном сообщении (отдельные проблемы теории и практики) / М.С. Магоян // *Транспортное право*. 2019. № 2. С. 22–25.
213. Малейн Н.С. Правонарушение: понятие, причины, ответственность / Н.С. Малейн. М.: Юрид. лит., 1985. 192 с.
214. Маркин А.В. Логика принудительности в природе юридической ответственности / А.В. Маркин // Вестник общественной научно-исследовательской лаборатории «Взаимодействие уголовно-исполнительной системы с институтами гражданского общества: историко-правовые и теоретико-методологические аспекты». 2019. № 16. С. 123–127.
215. Маркс К. Сочинения. Т. 13 / К. Маркс, Ф. Энгельс. Изд. 2-е. М.: Гос. изд-во полит. лит., 1959. 771 с.
216. Матвеев Г.К. Вина в гражданском праве / Г.К. Матвеев. Киев: Изд-во Киев. ун-та, 1955. 308 с.
217. Матвеев Ю.Г. Англо-американское деликтное право / Ю.Г. Матвеев. М.: Юрид. лит., 1973. 174 с.
218. Международное частное право : учебник : в 2 т. Т. 2: Особенная часть / ред. С.Н. Лебедев, Е.В. Кабатова. М.: Статут, 2015. 764 с.

219. Международный коммерческий арбитраж : опыт отечественного регулирования. 80 лет МАК при ТПП СССР/ТПП РФ. 1930–2010 гг. : сб. избр. док. и аналит. материалов / ред. А.И. Муранов. М.: Инфотропик Медиа, 2011. 816 с.
220. Мейер Д.И. Русское гражданское право: чтения Д.И. Мейера / Д.И. Мейер; ред. А. Вицин. 5-е изд. М.: Тип. Современ. изв., 1873. 731 с.
221. Михайлов В.С. Влияние предрасположенности потерпевшего на возмещение причиненного ему вреда / В.С. Михайлов // Закон. 2020. № 6. С. 84–94.
222. Михайловский А.В. Очерки философии права / А.В. Михайловский. Томск: Кн. магазин В.М. Посохина, 1914. Т. 1. 604 с.
223. Моисеев С.В. Философия права. Курс лекций / С.В. Моисеев. Новосибирск: Сибир. университетское изд-во, 2003. 203 с.
224. Момотов В.В. Экономическая эффективность права как цель правового регулирования / В.В. Момотов // Журнал российского права. 2022. № 1. С. 29–35.
225. Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / С.Ю. Морозов. Ульяновск, 2003. 20 с.
226. Морозов С.Ю. Мультимодальные пассажирские перевозки: вопросы совершенствования правового регулирования / С.Ю. Морозов // Юридический мир. 2011. № 4. С. 54–55.
227. Муратова А.В. Особенности ответственности сторон по договору транспортной экспедиции / А.В. Муратова, Е.В. Ахтямова // Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности : Материалы VI Всеросс. науч.-практ. конф. (Уфа, 23 ноября 2022 г.) / Науч.-исслед. ин-т проблем правового государства. Уфа , 2023. С. 162–168.
228. Муромцев С.А. Основы гражданского права / С.А. Муромцев. М., 1908. 102 с.

229. Нагорная Д.В. Пригородные электропоезда: об ответственности перевозчика / Д.В. Нагорная // Транспортное право. 2021. № 3. С. 27–29.

230. Назаров М.Ю. Деликтная природа гражданско-правовой ответственности перевозчика груза и пассажиров / М.Ю. Назаров // Наука XXI века: вызовы, становление, развитие : сб. ст. VIII Междунар. науч.-практ. конф. (10 января 2023 г.). Петрозаводск: МЦНП «Новая наука», 2023. С. 10–15.

231. Назаров М.Ю. Динамическая гражданско-правовая ответственность перевозчика груза / М.Ю. Назаров // International Law Journal. 2023. Т. 6. № 2. С. 55–59.

232. Назаров М.Ю. Использование «умного» контейнера как способа локализации повреждения груза / М.Ю. Назаров // Актуальные проблемы предпринимательского права и арбитражного процесса: сб. науч. ст. (ежегодник) / отв. ред. В.Г. Голубцов, Д.Н. Латыпов. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2023. С. 141–143.

233. Назаров М.Ю. Модели гражданско-правовой ответственности перевозчиков при мультимодальной перевозке груза / М.Ю. Назаров // Норма. Закон. Законодательство. Право: сборник материалов XXIII Международной научно-практической конференции молодых учёных (16–17 апреля 2021 г.) / науч. ред. О.А. Кузнецова. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2021. С. 578–582.

234. Назаров М.Ю. Нарушение договора смешанной перевозки груза: экономико-правовой анализ / М.Ю. Назаров // International Law Journal. 2022. Т. 5. № 7. С. 157–161.

235. Назаров М.Ю. Определение срока исковой давности по регрессному обязательству из договора транспортной экспедиции / М.Ю. Назаров // Норма. Закон. Законодательство. Право: материалы XXI Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых (28–29 марта 2019 г.) / науч. ред. О.А. Кузнецова. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2019. С. 146–148.

236. Назаров М.Ю. Ответственность перевозчиков перед оператором мультимодальной перевозки в случае нелокализованного деликта / М.Ю. Назаров // Актуальные проблемы предпринимательского права и арбитражного процесса: сб. науч. ст. (ежегодник) / отв. ред. В.Г. Голубцов, Д.Н. Латыпов. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2022. С. 75–79.

237. Назаров М.Ю. Подзаконное регулирование мультимодальной перевозки груза / М.Ю. Назаров // Актуальные проблемы предпринимательского права и арбитражного процесса: сб. науч. ст. (ежегодник) / отв. ред. В.Г. Голубцов, Д.Н. Латыпов. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2020. С. 32–36.

238. Назаров М.Ю. Подсудность споров из договора транспортной экспедиции и договора перевозки груза / М.Ю. Назаров // Актуальные проблемы предпринимательского права и арбитражного процесса: сб. науч. ст. (ежегодник) / отв. ред. В.Г. Голубцов, Д.Н. Латыпов. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2019. С. 58–61.

239. Назаров М.Ю. Понятие мультимодальной перевозки груза в российской и иностранной цивилистике / М.Ю. Назаров // Норма. Закон. Законодательство. Право: материалы Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых (1–2 апреля 2022 г., г. Пермь) / науч. ред. О.А. Кузнецова. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2022. С. 254–258.

240. Назаров М.Ю. Правовое регулирование смешанной перевозки груза посредством смарт-контракта / М.Ю. Назаров // International Law Journal. 2023. Т. 6. № 8. С. 94–98.

241. Назаров М.Ю. Пределы гражданско-правовой ответственности перевозчика при объявлении ценности груза // Всероссийская научная Интернет-конференции «Гражданское право и процесс: проблемы правоприменения» 2021. URL: <https://conf.siblu.ru/predely-grazhdansko-pravovoy-otvetstvennosti-perevozchika-pri-obyavlenii-cennosti-gruza> (дата обращения: 02.12.2021).

242. Назаров М.Ю. Пределы ответственности экспедитора при согласовании объявленной стоимости груза по договору транспортной экспедиции / М.Ю. Назаров // Актуальные проблемы обязательственного права и арбитражного процесса: сб. науч. ст. (ежегодник) / отв. ред. В.Г. Голубцов, Д.Н. Латыпов. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2017. С. 112–116.

243. Назаров М.Ю. Презумпция причинно-следственной связи при повреждении груза в ходе смешанной перевозки груза / М.Ю. Назаров // Межотраслевой подход в юридической науке: Экономика. Право. Суд: сб. материалов II Междунар. науч.-практ. аспирантской кон. памяти В.Ф. Яковлева (Москва, 2 декабря 2022 г.) / под науч. ред. О. В. Зайцева, А. И. Сурдиной; РАНХиГС, Ин-т гос. службы и управления, Высшая школа правоведения. М.: Статут, 2023. С. 194–197.

244. Назаров М.Ю. Разграничение понятий мультимодальной, смешанной и комбинированной перевозки груза / М.Ю. Назаров // Норма. Закон. Законодательство. Право: материалы XXII Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых (9–10 апреля 2020 г., г. Пермь) / науч. ред. О.А. Кузнецова. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2020. С. 128–131.

245. Назаров М.Ю. Распределение бремени убытков при нелокализованном повреждении груза / М.Ю. Назаров // Норма. Закон. Законодательство. Право: материалы XXV Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых (7–8 апреля 2023 г.) / науч. ред. О.А. Кузнецова. Пермь: Перм. гос. нац. исслед. ун-т., 2023. С. 464–468.

246. Назаров М.Ю. Эффективность гражданско-правовой ответственности перевозчика при нелокализованном повреждении груза / М.Ю. Назаров // International Law Journal. 2023. Т. 6. № 3. С. 201–205.

247. Недбайло П.Е. Система юридических гарантий применения советских правовых норм / П.Е. Недбайло // Правоведение. 1971. № 3. С. 44–53.

248. Ненадышина Т.С. Применение информационных технологий в трансграничной торговле / Т.С. Ненадышина // Таможенное дело. 2017. № 3. С. 22–24.
249. Николюкин С.В. Купля-продажа товаров во внешнеторговом обороте : учеб. пособие / С.В. Николюкин. М.: Юстицинформ, 2010. 200 с.
250. Овдиенко Е.Б. Общая характеристика понятия «обход закона» в договорном праве / Е.Б. Овдиенко // Юрист. 2013. № 22. С. 21–25.
251. Опыты цивилистического исследования : сб. ст. Вып. 3 : специальный выпуск к юбилею профессора Евгения Алексеевича Суханова / ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. М.: Статут, 2019. 376 с.
252. Орданский М.С. Проблемы гражданской правосубъектности предприятий железнодорожного транспорта на современном этапе : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / М.С. Орданский. М., 1985. 407 с.
253. Основные положения гражданского права : постатейный комментарий к ст. м 1–16.1 Гражданского кодекса Российской Федерации / А.В. Асосков [и др.]; ред. А.Г. Карапетов. М.: М-Логос, 2020. 1469 с.
254. Победоносцев К. Курс гражданского права. Т. 3: Договоры и обязательства / К. Победоносцев. СПб.: Синодальная тип., 1896. 620 с.
255. Подшивалов Т.П. Запрет обхода закона в российском гражданском законодательстве и судебной практике / Т.П. Подшивалов // Вестник гражданского права. 2015. № 2. С. 87–115.
256. Подшивалов Т.П. Обход закона в международном частном праве / Т.П. Подшивалов // Журнал российского права. 2016. № 8. С. 145–153.
257. Познер Р.А. Рубежи теории права / Р.А. Познер; ред. М.И. Одинцова; пер. И.В. Кушнарева. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2017. 480 с.
258. Познер Р.А. Экономический анализ права : в 2 т. / Р.А. Познер; ред. В.Л. Тамбовцев; пер. А.А. Фофоров. СПб.: Экономическая школа, 2004. Т. 1. 524 с.

259. Полонкочева Ф.Я. Экономический анализ права как перспективный метод разрешения актуальных проблем в юриспруденции / Ф.Я. Полонкочева, М.И. Китиева, М.А. Орцханова // Евразийский юридический журнал. 2019. № 7 (134). С. 387–388.

260. Примак Т.К. Основные методологические подходы к исследованию договора / Т.К. Примак // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2019. № 1. С. 337–350.

261. Припузова О.Н. Гражданско-правовое регулирование договора перевозки грузов внутренним водным транспортом : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / О.Н. Припузова. М., 2006. 27 с.

262. Прокопович А.Е. Об ответственности перевозчика за нарушение обязательств по договору перевозки пассажира авиационным транспортом / А.Е. Прокопович, М.В. Трапицына, Т.Г. Степанова // Вестник научной мысли. 2022. № 5. С. 229–234.

263. Проценко А.Д. К вопросу об определении договорной конструкции перевозки пассажиров и багажа / А.Д. Проценко // Эпомен. 2021. № 58. С. 295–298.

264. Радбрух Г. Философия права: пер. с нем. / Г. Радбрух. М.: Междунар. отношения, 2004. 240 с.

265. Радько Т.Н. Теория функций права : монография / Т.Н. Радько. М.: Проспект, 2015. 272 с.

266. Рамберг Я. Международные коммерческие транзакции: пер. с англ. / Я. Рамберг; ред. Н.Г. Вилкова. 4-е изд. М.: Инфотропик Медиа, 2011. 896 с.

267. Ремишевский П.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / П.В. Ремишевский. М., 2007. 29 с.

268. Ряполова О.А. Запрет на обход закона как предел осуществления субъективных прав участниками гражданского оборота / О.А. Ряполова // Законы России: опыт, анализ, практика. 2015. № 11. С. 21–25.

269. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок / О.Н. Садиков. М.: Юрид. лит., 1981. 286 с.
270. Самощенко И.С. Ответственность по советскому законодательству / И.С. Самощенко, М.Х. Фарукшин. М.: Юрид. лит., 1971. 240 с.
271. Санникова Л.В. К вопросу о методологии науки частного права / Л.В. Санникова, Ю.С. Харитоновна // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2017. № 2. С. 246–268.
272. Сапега В.А. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 5.1.3 / В.А. Сапега. Ульяновск, 2023. 24 с.
273. Сапега В.А. Транспортно-экспедиционные услуги, связанные с перевозкой грузов багажа / В.А. Сапега // Власть закона. 2020. № 4 (44). С. 197–204.
274. Сафонова А.Е. Электронный документооборот при использовании договора международной воздушной перевозки / А.Е. Сафонова // Право и экономика. 2020. № 2. С. 24–28.
275. Сергеев А.П. Сделки в обход закона vs. притворные и мнимые сделки: отдельные вопросы квалификации / А.П. Сергеев, Т.А. Терещенко // Арбитражные споры. 2015. № 2. С. 132–140.
276. Сергеева М.А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / М.А. Сергеева. М., 2007. 24 с.
277. Симолин А.А. Основания гражданской ответственности за вред и убытки / А.А. Симолин. Казань: Типо-лит. ун-та, 1905. 18 с.
278. Синайский В.И. Русское гражданское право. Вып. II: Обязательственное, семейное и наследственное право / В.И. Синайский. Киев: Тип. Р.К. Лубковского, 1915. 451 с.

279. Сеницын С.А. Экономический анализ права: возможности и ограничения, риски абсолютизации подхода / С.А. Сеницын // Журнал российского права. 2022. № 1. С. 47–60.

280. Синха С.П. Юриспруденция. Философия права. Краткий курс: пер. с англ. / С.П. Синха. М.: Изд. центр «Академия», 1996. 304 с.

281. Скаридов А.С. Морское право / А.С. Скаридов. СПб.: Academus, 2006. 934 с.

282. Скребнева Н.А. Юридическая ответственность в публичном и частном праве (вопросы теории и практики) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Н.А. Скребнева. М., 2018. 189 с.

283. Словарь терминов по гражданскому праву, гражданскому процессу, праву социального обеспечения, предпринимательскому праву, трудовому праву / Н.А. Васильчикова [и др.]. СПб.: Санкт-Петербург. юрид. ин-т (филиал) Акад. Генеральной прокуратуры Росс. Федерации, 2017. 160 с.

284. Смирнов В.Т. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве : учеб. пособие / В.Т. Смирнов, А.А. Собчак. Л.: Изд-во ЛГУ, 1983. 152 с.

285. Смоленский М.Б. Гражданское право : учебник / М.Б. Смоленский, Е.В. Астапова, С.В. Михайлов. М.: КноРус, 2021. 326 с.

286. Соловьева М.А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии (сравнительно-правовое исследование) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / М.А. Соловьева. Краснодар, 2012. 27 с.

287. Степанов В.В. Цели юридической ответственности и особенности основания освобождения от штрафной и праввосстановительной её разновидностей / В.В. Степанов // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2010. № 1 (7). С. 120–125.

288. Стучка П.И. Курс советского гражданского права. Т. 3: Особенная часть гражданского права / П.И. Стучка. М.-Л.: Гос. соц.-эконом. изд-во, 1931. 204 с.

289. Сятчихин А.В. Заранее оценённые убытки в российском гражданском праве : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / А.В. Сятчихин. М., 2017. 261 с.
290. Тархов В.А. Ответственность по советскому гражданскому праву / В.А. Тархов. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1973. 456 с.
291. Тепловодский М.Н. Экономический анализ права в теории и практике государственного регулирования экономики / М.Н. Тепловодский // Экономика, управление, право: актуальные вопросы и векторы развития: сб. ст. V Междунар. науч.-практ. конф. Петрозаводск, 2021. С. 118–125.
292. Транспортное право. Общая часть : учебник / ред. Н.А. Духно, А.И. Землин; Юрид. ин-т МИИТа. М., 2017. 259 с.
293. Тужилова-Орданская Е.М. К проблеме формирования системы транспортного законодательства / Е.М. Тужилова-Орданская // Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности : Материалы VI Всеросс. науч.-практ. конф. (Уфа, 23 ноября 2022 г.) / Науч.-исслед. ин-т проблем правового государства. Уфа , 2023. С. 194–198.
294. Тужилова-Орданская Е.М. Несправедливые договорные условия в гражданском праве России и зарубежных стран / Е.М. Тужилова-Орданская, Е.В. Федупина // Юридический вестник Самарского университета. 2020. Т. 6, № 1. С. 130–135.
295. Тюпа В.В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / В.В. Тюпа. М., 2011. 28 с.
296. Унификация и гармонизация в международном частном праве. Вопросы теории и практики : монография / Я.О. Алимова [и др.]; ред. Г.К. Дмитриева, М.В. Мажорина. М.: НОРМА, ИНФРА-М, 2016. 208 с.
297. Упоров И.В. Устав железных дорог РСФСР 1922 года: содержание и сравнение с российским законом 100 лет спустя / И.В. Упоров // Экономика и бизнес: теория и практика. 2022. № 7 (89). С. 224–228.

298. Фармаковский В.И. Законы о гражданских договорах и обязательствах, общедоступно изложенные и объясненные, с указанием ошибок, допускаемых в совершении, толковании и исполнении договоров и приложением образцов всякого рода договоров / В.И. Фармаковский. 2-е изд. Вятка: Печатня А.А. Красовского, 1875. 294 с.

299. Фаткуллин Ф.Н. Проблемы теории государства и права : курс лекций / Ф.Н. Фаткуллин. Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1987. 334 с.

300. Федоров Д.В. Безвиновная ответственность за причинение вреда при эксплуатации высокоавтоматизированного и полностью автоматизированного транспортного средства как источника повышенной опасности / Д.В. Федоров // Вестник гражданского права. 2020. № 6. С. 191–211.

301. Федосеев А.А. Влияние принципа информационного сотрудничества субъектов гражданского правоотношения на распределение бремени доказывания / А.А. Федосеев // Современная кодификация цивилистического процессуального законодательства: влияние на правовую систему, юридическую науку и формирование комфортной юрисдикции: материалы VII Симпозиума журнала «Вестник гражданского процесса». Казань, 2020. С. 150–155.

302. Федосеев А.А. Гражданско-правовой принцип сотрудничества в доктрине континентального права: распространение за пределы договорных правоотношений / А.А. Федосеев // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2021. № 52. С. 346–371.

303. Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Д.С. Федотова. Ульяновск, 2020. 27 с.

304. Федотова Д.С. Правовая природа бронирования транспортных средств / Д.С. Федотова // Транспортное право. 2020. № 3. С. 13–17.

305. Филимонов Г.В. Предмет договора фрахтования: теория и практика / Г.В. Филимонов // Транспортное право. 2021. № 4. С. 29–32.
306. Флейшиц Е.А. Избранные труды по гражданскому праву : в 2 т. / Е.А. Флейшиц. М.: Статут, 2015. Т. 1. 512 с.
307. Хаббибулаев А.Х. Генезис института морской перевозки груза / А.Х. Хаббибулаев // История государства и права. 2007. № 13. С. 31–34.
308. Халиков А.Н. Социальная и правовая ответственность / А.Н. Халиков // Lex russica (Русский закон). 2015. № 8. С. 26–35.
309. Харт Г.Л.А. Философия и язык права / Г.Л.А. Харт; ред. В.В. Оглезнев, В.А. Суровцев. М.: Канон+ РООИ «Реабилитация», 2017. 384 с.
310. Хаскельберг Б.Л. Гражданское право: Избранные труды / Б.Л. Хаскельберг. Томск: Красное знамя, 2008. 438 с.
311. Хачатуров Р.Л. О правонарушаемости, ответственности и безответственности / Р.Л. Хачатуров // Вектор науки ТГУ. 2009. № 4 (7). С. 61–65.
312. Хачатуров Р.Л. Позитивная и ретроспективная юридическая ответственность / Р.Л. Хачатуров // Вектор науки ТГУ. Серия: Юридические науки. 2014. № 1 (16). С. 106–109.
313. Холопов К.В. Инкотермс 2010: назначение, изменения и отличия / К.В. Холопов // Российский внешнеэкономический вестник. 2011. № 1. С. 60–66.
314. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права : учеб. пособие / К.В. Холопов. М.: Статут, 2010. 702 с.
315. Холопов К.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг / К.В. Холопов, О.В. Соколова // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 1. С. 68–81.

316. Хужин А.М. Невиновное поведение в праве (общетеоретический аспект) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / А.М. Хужин. Н. Новгород, 2013. 54 с.
317. Цвайгерт К. Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права : в 2 т. Т. 1: Основы: пер. с нем. / К. Цвайгерт, Х. Кётц. М.: Междунар. отношения, 2000. 480 с.
318. Цветков Л. Шариат и суд (вещное и обязательное право): перевод применяемого в Османской Империи Гражданского свода (Мэджелле) / Л. Цветков; ред. А.Л. Киренер. Ташкент: Тип. «Туркестанск. Т-ва Печатного дела», 1912. Т. 3. 159 с.
319. Чарцева Н.Е. Договор международной морской перевозки груза по коносаменту в линейном судоходстве: национально-правовое и международно-правовое регулирование : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Н.Е. Чарцева. М., 2004. 29 с.
320. Шайдуллина В.К. Договор перевозки груза: полисистемное исследование : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / В.К. Шайдуллина. М., 2015. 30 с.
321. Шарков А.В. Принцип добросовестности в юридической науке и гражданском законодательстве / А.В. Шарков // Тенденции развития науки и образования. 2020. № 60–6. С. 11–17.
322. Шаститко А.Е. Почему экономический анализ права имеет значение? / А.Е. Шаститко, Н.С. Павлова // Закон. 2018. № 3. С. 57–66.
323. Шварц Х.И. Договор автомобильной перевозки / Х.И. Шварц. М.: Юрид.лит, 1955. 200 с.
324. Шевченко А.С. Деликтные обязательства в российском гражданском праве : учеб. пособие / А.С. Шевченко, Г.Н. Шевченко. М.: Статут, 2013. 133 с.
325. Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права / Г.Ф. Шершеневич. 9-е изд. М.: Издание Бр. Башмаковых, 1911. 851 с.

326. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права / Г.Ф. Шершеневич. Изд. 9-е, 2-е посмертное. М.: Моск. науч. изд-во, 1919. 373 с.

327. Шестакова М.П. Международные торговые обычаи: Инкотермс 2020 / М.П. Шестакова // Международное публичное и частное право. 2020. № 2. С. 9–12.

328. Шилехин К.Е. Подход к классификации видов юридической ответственности / К.Е. Шилехин // Административное и муниципальное право. 2021. № 3. С. 21–28.

329. Широкова Я.А. Соотношение договора перевозки груза с иными видами договоров / Я.А. Широкова // Научно-практические исследования. 2020. № 1–1 (24). С. 137–139.

330. Штраус Л. Естественное право и история / Л. Штраус. М.: Водолей Publishers, 2007. 312 с.

331. Штыков В.П. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / В.П. Штыков. СПб., 2015. 17 с.

332. Щукин А.И. Договор международной воздушной перевозки пассажиров и багажа: определение компетентного суда / А.И. Щукин // Комментарий судебной практики / отв. ред. К.Б. Ярошенко. М.: ИЗиСП, Контакт. 2021. № 27. С. 147–180.

333. Эннекцерус Л. Курс германского гражданского права. Т. 1. Полутом 1: Введение и общая часть / Л. Эннекцерус; ред. Д.М. Генкин, И.Б. Новицкий; пер. К.А. Грав, Г.Н. Полянская, В.А. Альтшулер. М.: Изд-во иностр. лит., 1949. 427 с.

II. Иностранная литература

334. Abid A. Rule of Prescription Under Article III, Rule 6 of Hague/Hague-Visby Rules: When Does the Clock of Limitation Start Ticking? / A. Abid, Y. Khalid // The Open Transportation Journal. 2020. № 14. P. 38–43.

335. Ambrose C. L. Maritime Arbitration / C. Ambrose, K. Maxwell, M. Collet. Fourth edition. Informa Law from Roudge, 2018. 720 p.

336. Anderson M. A-Z Guide to Boilerplate and Commercial Clauses / M. Anderson, V. Warner. Fourth edition. Bloomsbury Professional, 2017. 936 p.
337. Arizon F. Maritime Letters of Indemnity / F. Arizon, D. Semark. Informa Law from Roulledge, 2014. 203 p.
338. Bag S. Economic Analysis of Contract Law: Incomplete Contracts and Asymmetric Information / S. Bag. Palgrave MacMillan, 2018. 203 p.
339. Baughen S. Shipping Law / S. Baughen. Sixth edition. L., N. Y.: Routledge, 2015. 436 p.
340. Carbone S.M. Multimodal carriage contracts / S.M. Carbone // Encyclopedia of Law and Economics / eds. J. Basedow [et al.]. Edward Elgar Publishing, 2017. P. 1262–1271.
341. Chuah J. Q and A Series Conflict of Laws / J. Chuah, A. Kaczorowska. Second edition. L., Sydney: Cavendish Publishing Limited, 2000. 290 p.
342. Ciok P. The Cargo Carrirer's Liability in National Marimime Laws - A Comparative Review / P. Ciok // Comparative Law Review. 2020. № 26. P. 123–138.
343. Comparing Legal Cultures / ed. D. Nelken. L., N. Y.: Routledge, 2016. 274 p.
344. Cooter R. Law and Economics / R. Cooter, T. Ulen. 6th edition. Berkeley Law Books, 2016. 555 p.
345. Curtis S. The Law of Shipbuilding Contracts / S. Curtis. Fourth edition. L., N. Y.: Informa Law from Roulledge, 2012. 455 p.
346. Damar D. Wilful Misconduct in Transport Law / D. Damar. Springer, 2011. 316 p.
347. Development of Conceptual Provisions to Effectively Manage The Activities of a Multimodal Transport Operator / O. Sokolova [et al.] // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. 2021. № 1/3 (109). P. 38–50.

348. Dockray M. Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea / M. Dockray. Third edition. L., Sydney, Portland: Cavendish Publishing Limited, 2004. 454 p.
349. Encyclopedia of Law and Economics / eds. A. Marciano, G.B. Ramello. Springer, 2019. 2172 p.
350. Fernández J.E. Jurisdiction and Applicable Law to Contracts for The Sale of Goods and The Provision of Services Including The Carriage of Goods by Sea and Other Means of Transport in The European Union / J.E. Fernández // Cuadernos de Derecho Transnacional. 2019. Vol. 11, № 2. P. 58–84.
351. Gujar G. Legal liability for container security / G. Gujar, S.K. Tai // Maritime Business Review. 2019. Vol. 4, № 2. P. 190–198.
352. Güner-Özbek M.D. The Carriage Of Dangerous Goods by Sea / M.D. Güner-Özbek. Springer, 2008. 350 p.
353. Handbook of Law and Economics / eds. A.M. Polinsky, S. Shavell. Amsterdam: Elsevier, 2007. 826 p.
354. Hatzimihail N.E. Preclassical Conflict of Laws / N.E. Hatzimihail. Cambridge University Press, 2021. 607 p.
355. Hopkins F.N. Business and Law For The Shipmaster / F.N. Hopkins. Seventh edition. Glasgow: Brown, Son and Ferguson, LTD, 1993. 900 p.
356. Hu G. Optimization of Train Operation Scheme for Container Sea-Rail Multimodal Transport. Journal of Physics: Conference Series. URL: doi:10.1088/1742-6596/1802/3/032068 (дата обращения: 15.04.2022).
357. International Relations Theory / eds. S. McGlinchey, R. Walters, C. Scheinpflug. Bristol: E-International Relations Publishing, 2017. 166 p.
358. Jing Z. The Regulation of Insurance in China / Z. Jing. Informa Law from Routledge, 2021. 1400 p.
359. Kilpatrick R.L. Privity and Subcontracting in Multimodal Transport - Diverging Solutions / R.L. Kilpatrick // NUS Law Working Paper. 2018. № 018. P. 1–34.

360. Kovač M. *Comparative Contract Law and Economics* / M. Kovač. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing, 2011. 379 p.
361. Lee J.S. *Limitation of Liability and Governing Law for Accidents Occurring before Issuance of Bill of Lading* / J.S. Lee // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 2018. № 34(1). P. 13–18.
362. Leitzel J. *Concepts in Law and Economics: A Guide for the Curious* / J. Leitzel. Oxford Scholarship Online, 2015. 195 p.
363. Lim C.L. *International Investment Law and Arbitration: Commentary, Awards and Other Materials* / C.L. Lim, J. Ho, M. Paparinskis. Second edition. Cambridge University Press, 2021. 1627 p.
364. Mackaay E. *Law and Economics for Civil Law Systems* / E. Mackaay. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing, 2013. 533 p.
365. Malloy R.P. *Law and Economics: An Introductory Toolkit for Lawyers* / R.P. Malloy. Durham, North Carolina: Carolina Academic Press, 2019. 203 p.
366. *Maritime Law* / ed. Y. Baatz. Third edition. Informa Law from Roulledge, 2014. 554 p.
367. *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context* / eds. B. Soyer, A. Tettenborn. Informa Law from Roulledge, 2019. 334 p.
368. Mattei U. *Elgar Studies in Legal Theory* / U. Mattei, A. Quarta. Edward Elgar Publishing, 2018. 171 p.
369. Miller R.L. *Business Law: Alternate Edition* / R.L. Miller, F.B. Cross. Twelfth edition. South-Western Central Learning, 2013. 1316 p.
370. Murati E. *Mobility-as-a-service (MaaS) digital marketplace impact on EU passengers rights* / E. Murati // *European Transport Research Review*. 2020. № 12:62. P. 1–14.
371. Naboush E. *The Carrier's Liability for Delay under UAE Maritime Law: A Comparative Study* / E. Naboush // *Arab Law Quarterly*. 2020. № 34. P. 290–311.

372. Precontractual Liability in European Private Law / eds. J. Cartwright, M. Hesselink. Cambridge University Press, 2009. 509 p.

373. Radionov N. Ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika za štete na robi / N. Radionov // Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu. 2011. Vol. 61, № 3. P. 869–896.

374. Renault-Brahinsky C. L'essentiel du droit des obligations / C. Renault-Brahinsky. 16e édition. Guilino un savoir-faire de Lextenso, 2021. 156 p.

375. Research Handbook on Austrian Law and Economics / eds. T.J. Zywicki, P.J. Boettke. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing, 2017. 440 p.

376. Research Handbooks in Private and Commercial Law / eds. R. Halson, D. Campbell. Cheltenham, Northampton: Edward Elgar Publishing, 2019. 533 p.

377. Schrödinger E. Die gegenwärtige Situation in der Quantenmechanik / E. Schrödinger // Naturwissenschaften. 1935. № 23 (48). S. 807–812.

378. Shakil S.M. An Analysis of the Advantages and Disadvantages of Using a Multimodal Transport System in the Carriage of Goods / S.M. Shakil, K.A. Mostafa // International Journal of Law, Humanities & Social Science. 2018. Vol. 2, № 4. P. 60–69.

379. Shipping Law Handbook / ed. M. Bundock. Fifth edition. L.: Informa, 2011. 953 p.

380. Srivastava A. Modern Law of International Trade: Comparative Export Trade and International Harmonization / A. Srivastava. Springer, 2020. 334 p.

381. Srivastava A.K. Multimodal Transport of Goods and Their Need of Insurance / A.K. Srivastava, P.P. Srivastava // IOSP Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS). 2019. Vol. 24, № 1 (2). P. 67–74.

382. Terminologie en Transports Combines. Terminology on Combined Transport. Terminologie des Kombinierten Verkehrs. Терминология

комбинированных перевозок: Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC) // United Nations. 2001. P. 1–69.

383. The Code Napoléon Rewritten: French Contract Law after the 2016 Reforms / eds. S. Whittaker, J. Cartwright. Bloomsbury Publishing, 2017. 536 p.

384. The French Contract Law Reform a Source of Inspiration / eds. S. Stijns, S. Jansen. University of New England, 2017. 231 p.

385. The Oxford Handbook of Law and Economics: Volume I: Methodology and Concepts / ed. F. Parisi. Oxford University Press, 2017. 609 p.

386. The Oxford Handbook of Law and Economics: Vol. III: Public Law and Legal Institutions / ed. F. Parisi. Oxford University Press, 2017. 571 p.

387. Todd P. Principles of the Carriage of Goods by Sea / P. Todd. L., N. Y.: Routledge, 2016. 443 p.

388. Voyage Charters / eds. J. Cooke [et al.]. Fourth edition. Informa Law from Roulledge, 2014. 1329 p.

389. Wilson J.F. Carriage of Goods by Sea / J.F. Wilson. Seventh edition. Person Education Limited, 2010. 559 p.