

На правах рукописи

Назаров Михаил Юрьевич

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

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание учёной степени
кандидата юридических наук

Ульяновск – 2023

Работа выполнена на кафедре предпринимательского права, гражданского и арбитражного процесса ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет»

Научный руководитель: **Голубцов Валерий Геннадьевич,**
доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Бажина Мария Анатольевна,**
доктор юридических наук,
ФГБОУ ВО «Уральский государственный
юридический университет имени
В.Ф. Яковлева», кафедра
предпринимательского права, доцент
кафедры

Федотова Диана Сергеевна,
кандидат юридических наук,
Ульяновский филиал ФГБОУ ВО
«Российская академия народного хозяйства и
государственной службы при Президенте
Российской Федерации», кафедра правовых
дисциплин, доцент кафедры

Ведущая организация: ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий»

Защита состоится «17» февраля 2024 года в 10-00 на заседании объединённого диссертационного совета 99.2.090.02, созданного на базе ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет», ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет», по адресу: 432970, г. Ульяновск, ул. Гончарова, д. 40/9, ауд. 301.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной библиотеке Ульяновского государственного университета и на сайте вуза <https://www.uslu.ru>, с авторефератом – на сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации <https://vak.minobrnauki.gov.ru>.

Отзывы на автореферат просим выслать по адресу: 432017, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, д. 42, УлГУ, Отдел подготовки кадров высшей квалификации.

Автореферат разослан «___» _____ 2023 г.

Учёный секретарь
диссертационного совета



Максимов Олег Александрович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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 заключаются, 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.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность выбранной темы, ставятся её цель, задачи, определяются объект и предмет, раскрывается степень её исследованности, даётся краткая характеристика методологической основы, приводятся теоретические и эмпирические основания исследования, определяется его научная новизна, формируются основные положения, выносимые на защиту, указывается теоретическая и практическая значимость работы, приводятся сведения об апробации результатов и структуре работы.

В первой главе **«Общая характеристика гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов»** рассматривается применение метода экономического анализа права, даётся понятие гражданско-правовой ответственности перевозчика при осуществлении смешанной перевозки груза, выделяются её особенности и анализируется сложный субъектный состав.

В первом параграфе **«Метод экономического анализа права при исследовании гражданско-правовой ответственности перевозчика»** рассматриваются вопросы целесообразности и допустимости применения метода экономического анализа права, поскольку ограничиваться только

позитивным аспектом права представляется опасным, так как в этом случае происходит отрыв политической надстройки от экономического базиса.

На основе экономического анализа права представляется обоснованным вывод о том, что нарушение гражданско-правового обязательства является аномальной ситуацией согласно классическим подходам к исследованию права, но выступает абсолютно логичным исходом с точки зрения экономического анализа.

Правовой институт гражданско-правовой ответственности содержит дополнительные категории, влияющие на эффективность правового регулирования, – «стоимость вреда» и «стоимость избежания вреда». Чтобы правовые нормы действительно, а не декларативно осуществляли, например, превентивную функцию, они должны создавать для участников гражданского оборота максимально эффективные стимулы, учитывающие стоимость мер предосторожности и, как следствие, предопределять выгоды и издержки для каждой из сторон обязательства.

Одна из сторон обязательства может сознательно идти на правонарушение, так как недобросовестное поведение принесёт ей большую выгоду, чем добросовестное следование обязанностям. 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, однако оно не способно изменить её, поэтому законодательство должно стимулировать 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.

Во втором параграфе **«Понятие и особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов»** с

применением метода аналитической юриспруденции рассматривается обозначенное понятие посредством выявления его особенностей.

При анализе гражданско-правовой ответственности перевозчиков в рамках смешанной перевозки грузов, во-первых, речь идёт о нормах действующего законодательства, сложившейся судебной практике и положениях конкретного договора, которые стимулируют участников перевозочного процесса, как рациональных субъектов, стремящихся минимизировать собственные издержки, связанные 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, то следует процесс восстановления нарушенных прав потерпевшего лица, возмещение причинённого ущерба, претерпевания неблагоприятных последствий правонарушителем, заключающихся в необходимости нести дополнительные издержки.

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 представляющей 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 (например, 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.

В третьем параграфе **«Субъекты гражданско-правовой ответственности при смешанной перевозке грузов»** рассматриваются субъекты, несущие договорную и внедоговорную гражданско-правовую ответственность при смешанной перевозке груза, такие как грузоотправитель, грузополучатель, транспортный экспедитор, оператор смешанной перевозки, перевозчики (последний перевозчик, соперевозчики, морской перевозчик, речной перевозчик, железнодорожный перевозчик, автомобильный перевозчик, воздушный перевозчик).

В отличие от простой перевозки груза (выполняемой одним перевозчиком) в рамках смешанной перевозки груза имеют значение разновидности перевозчиков, выделяемые не по отдельному виду транспорта, а в соответствии с характерными особенностями, проявляющимися при осуществлении самого процесса перемещения груза и связанными с правоотношениями между субъектами смешанной перевозки грузов, – последний (выдающий) перевозчик и соперевозчики.

Оператор смешанной перевозки, в отличие от перевозчиков, является не исполняющей стороной, а контролирующей, поскольку оператор смешанной перевозки не осуществляет физических манипуляций с грузом. Управление и организация перевозки носит нематериальный характер и непосредственно не влияет на пространственное перемещение груза.

Последний (выдающий) перевозчик – субъект, характерный только для смешанных перевозок грузов ввиду множественности исполнителей при данном обязательстве и необходимости обособления последнего звена перевозочного процесса. Наличие последнего перевозчика закономерно порождает группу перевозчиков, чьё исполнение договора смешанной перевозки груза предшествует последнему (выдающему) перевозчику, – соперевозчики.

В каждой смешанной перевозке груза может участвовать только один оператор смешанной перевозки, несущий гражданско-правовую ответственность перед грузоотправителем, устраняя необходимость клиенту вступать в правоотношения с отдельными перевозчиками.

В четвёртом параграфе **«Разграничение гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке груза и гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке пассажиров и багажа»** проводится анализ возможности/невозможности объединения смешанных перевозок грузов и перевозок пассажиров в один правовой институт. В результате данного анализа формируется представление о нецелесообразности такого объединения.

Общим при смешанной перевозке как груза, так и пассажира является использование нескольких видов транспорта, с помощью которых осуществляется перемещение объекта в пространстве.

Различия же между двумя данными видами перевозки существенны: так, правоотношения оператора перевозки с пассажиром имеют более сложное содержание, включающее оказание пассажиру дополнительных услуг, даже косвенно не связанных с осуществлением фактического перемещения в пространстве (например, развлекательных услуг или предоставление питания).

В отличие от ответственности перевозчика при перевозке груза, гражданско-правовая ответственность при перевозке пассажиров по общему

правилу является деликтной. Но законодатель допускает повышение пределов ответственности перевозчика перед пассажиром в рамках соглашения сторон, в результате чего ответственность может становиться договорной.

Законодатель устанавливает приоритет пассажирских перевозок над грузоперевозками. Данный вывод следует из правил перевозки опасных грузов и опасного груза багажа в силу указания более высокой ценности здоровья человека, чем сохранности имущества. Конкурирующие и вступающие в противоречие друг с другом явления не должны входить в один правовой институт.

Применительно к морской перевозке пассажиров транспортное законодательство отходит от общего принципа безвиновной ответственности, возлагая именно на пассажира бремя доказывания причинения вреда в обстоятельствах, когда перевозчик не имел практической возможности осуществлять контроль над физическим состоянием пассажира.

Различия между смешанной перевозкой груза и перевозкой пассажира существенны по своему содержанию, следовательно, объединение двух данных видов обязательств в один правовой институт не является целесообразным.

Во второй главе **«Модели гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов»** рассматриваются основания и условия гражданско-правовой ответственности перевозчика при осуществлении смешанной перевозки груза, исследуется фактор локализации места совершения перевозчиком гражданского правонарушения и выделяются особенности реализации гражданско-правовой ответственности при локализованном и нелокализованном повреждении груза.

В первом параграфе **«Гражданско-правовой деликт перевозчика при смешанных перевозках грузов»** рассматриваются подходы в российской и зарубежной доктринах к определению основания и условий гражданско-правовой ответственности перевозчика.

Действия перевозчика по нарушению обязательства по сугубо рациональным мотивам (как нейтральная или положительная характеристика), с точки зрения общества и государства, получают отрицательную юридическую оценку. Карательный характер (как негативная характеристика) ретроспективной юридической ответственности требует, чтобы причиной правонарушения также было явление со схожей негативной окраской, следовательно, право должно создавать условия для нерациональности совершения правонарушения.

Основанием гражданско-правовой ответственности перевозчика является гражданское правонарушение – деликт (*delictum privatum*). В само же явление деликта включается как собственно причинение вреда, так и нарушение лицом взятого на себя договорного обязательства.

Повреждение груза является одним из наиболее распространённых деликтов перевозчиков, в этом случае речь всегда идёт о физическом воздействии на груз как на объект материального мира, в результате чего груз изменяет свои первоначальные свойства. При этом одна из особенностей данного деликта проявляется только при контейнерной перевозке (повреждение может быть обнаружено после вскрытия контейнера).

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.

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. Противоправность в виде «вредоносного поведения» отсылает правоприменителя к необходимости установления наличия причинённого

вреда: если вред наличествует, то закономерно присутствует и противоправность.

Во втором параграфе **«Влияние локализации деликта на правовую природу имущественных выплат перевозчика при смешанных перевозках грузов»** рассматривается дополнительная характеристика деликта перевозчика – определение места совершения правонарушения. Данная характеристика приобретает своё значение именно в смешанной перевозке груза, которая осуществляется на сравнительно большие расстояния.

Относительно груза имеет значение место наступления вредоносного результата, то есть место, когда была нарушена сохранность груза или допущена просрочка в его доставке. Касательно 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).

Возможность определения состояния груза в каждый момент перевозки является ключевым вопросом. Так, именно от понимания того, на каком участке пути произошло правонарушение, зависит выбор надлежащего транспортного кодекса или международной конвенции, а также решение вопроса о договорной или внедоговорной ответственности.

Предпринимаемые перевозчиком меры предосторожности напрямую зависят от размера возможных расходов, которые будет вынужден понести перевозчик при каком-либо происшествии с грузом, в связи с этим исследуется вопрос правовой природы имущественной выплаты перевозчиком. Данный вопрос имеет практическое значение, поскольку положения ст. 333 ГК РФ допускают снижение размера неустойки, но не убытков.

Идеи о том, что спорные суммы являются заранее оценёнными убытками, распространены в зарубежном праве: в частности, взыскиваемые

денежные средства за отдельные разновидности перевозочных деликтов прямо определяется в качестве убытков (например, гражданско-правовая ответственность за ненормативный простой транспортного средства).

Перевозчик является профессиональным субъектом транспортной деятельности и экономически более могущественным лицом, поэтому именно он настаивает на своих условиях договора перевозки груза. Исходя из данной логики, рациональный перевозчик в интересах снижения собственной ответственности не будет осуществлять оценку возможной упущенной выгоды грузоотправителя (грузополучателя).

В третьем параграфе **«Особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика при локализованном и нелокализованном деликтах»** рассматривается вопрос определения ответственного лица при повреждении груза в случаях, когда возможно или невозможно установить конкретного перевозчика, совершившего деликт. Нормы транспортных уставов построены по типу опровержимой презумпции вины. Логика законодателя предельно ясна: кто-то из перевозчиков всё равно должен понести ответственность.

Если локализация повреждения груза возможна, то ответственность должна возлагаться на непосредственного причинителя вреда, поскольку это отвечает цели процессуальной экономии, снижает временные и финансовые издержки и способствует общей превенции правонарушений. Действующее правовое регулирование определяет в качестве ответственного лица последнего перевозчика, имеющего право предъявления регрессного иска к перевозчику, передавшему груз ему и так далее по всей цепочке перевозчиков до причинителя вреда, однако существующий механизм не является эффективным.

Если место повреждения груза установить невозможно, то правонарушение теоретически могло произойти в период ответственности любого перевозчика, поскольку до момента открытия контейнера никто – ни перевозчики, ни грузополучатель – не знает о состоянии груза.

Контейнерные перевозки груза представляют интересный парадокс: груз в контейнере сохраняется лучше, чем упакованный иным способом, но в случае его повреждения установить действительную причину нарушения сохранности гораздо сложнее.

Последний перевозчик не имеет возможности предотвратить ущерб, возникающий при повреждении груза со стороны его соперевозчиков. Эффективность требует возлагать ответственность на лицо, которое может предотвратить ущерб при наименьших затратах.

Цель, ради которой на всех соперевозчиков должна быть возложена долевая гражданско-правовая ответственность, не в том, чтобы возместить причинённые убытки грузоотправителю, а в том, чтобы все перевозчики в действительности понесли бремя ответственности и, как следствие, изменили поведение на более добросовестное, связанное с принятием больших мер предосторожности в отношении перевозимого груза.

Ограничение требований к каждому из должников 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. В качестве объективного критерия определения доли должен стать период ответственности каждого перевозчика. Время 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 длительнее период его нахождения в зоне ответственности одного из перевозчиков, тем более вероятно, что данное событие произойдёт именно в период ответственности такого перевозчика.

В отличие от солидарной ответственности, при долевой ответственности устраняется избыточное количество судебных споров, связанных с регрессными исками.

Заключение диссертации содержит обобщённые выводы и результаты исследования, подтверждающие достижение цели и решение поставленных в диссертации задач.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

В изданиях, рекомендованных ВАК Министерства науки и высшего образования России для публикации результатов диссертационных исследований:

1. Назаров М.Ю. Нарушение договора смешанной перевозки груза: экономико-правовой анализ / М.Ю. Назаров // International Law Journal. – 2022. – Т. 5. – № 7. – С. 157–161;
2. Назаров М.Ю. Динамическая гражданско-правовая ответственность перевозчика груза / М.Ю. Назаров // International Law Journal. – 2023. – Т. 6. – № 2. – С. 55–59;
3. 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;
4. Назаров М.Ю. Правовое регулирование смешанной перевозки груза посредством смарт-контракта / М.Ю. Назаров // International Law Journal. – 2023. – Т. 6. – № 8. – С. 94–98.

Статьи, опубликованные в иных научных изданиях:

5. 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; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2017. – С. 112–116;
6. 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; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2019. – С. 146–148;

7. 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; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2019. – С. 58–61;

8. 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; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2020. – С. 128–131;

9. 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; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2020. – С. 32–36;

10. Назаров М.Ю. Модели гражданско-правовой ответственности перевозчиков при мультимодальной перевозке груза / М.Ю. Назаров // Норма. Закон. Законодательство. Право: сб. материалов XXIII Междунар. науч.-практ. конф. молодых учёных (16–17 апреля 2021 г.) / науч. ред. О.А. Кузнецова; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2021. – С. 578–582;

11. Назаров М.Ю. Пределы гражданско-правовой ответственности перевозчика при объявлении ценности груза // Гражданское право и процесс: проблемы правоприменения: Всеросс. науч. интернет-конф. 2021. – URL: <https://conf.siblu.ru/predely-grazhdansko-pravovoy-otvetstvennosti-perevozchika-pri-obyavlenii-cennosti-gruza> (дата обращения: 02.12.2021);

12. 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; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2022. – С. 254–258;

13. 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; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2022. – С. 75–79;

14. 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;

15. 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; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2023. – С. 464–468;

16. 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; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2023. – С. 141–143;

17. 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 конф. 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.