

ЮРИСПРУДЕНЦИЯ

М.В. Демченко

**К вопросу о гражданско-правовой ответственности
перевозчиков при перевозке грузов в прямом
смешанном (комбинированном) сообщении**
(тезисы доклада на научно–практической конферен-
ции «Проблемы юридической науки». Москва, НОУ СГА,
27.11.2008)

Тема исследования посвящена вопросам гражданско-правовой ответственности перевозчиков при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. По своей организации и выполнению такие перевозки отличаются от обычной перевозки и имеют специфические особенности. Это предопределяется характером этих перевозок, участием в них нескольких видов транспорта, наличием перевалки груза, усложненными правоотношениями, касающимися как их содержания, так и субъектного состава, и, как следствие, спецификой регулирования ответственности участников перевозочного процесса [1, с. 445–452].

С учетом принципиальных особенностей этих перевозок и необходимости четкой и единообразной регламентации отношений, возникающих в связи с ее исполнением, законодатель в ст. 788 ГК РФ счел целесообразным регулировать их специальным законом – законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, который до настоящего времени не принят. До его принятия перевозки в прямом смешанном сообщении регулируются помимо ГК РФ (ст. 788) нормами

главы V УЖТ РФ и главы XIV КВВТ РФ. Ни в КТМ РФ, ни в ВК РФ, ни в УАТ и ГНЭТ регулирование перевозок в прямом смешанном сообщении не содержится.

Центральное место в осуществлении перевозки в прямом смешанном сообщении занимает перевозчик. Он принимает груз к перевозке, отвечает за исправность транспортных средств, непосредственно осуществляет доставку груза в установленный срок и в сохранности, передачу с одного вида транспорта на другой и выдачу грузополучателю. Он ответственен за груз в процессе всей перевозки.

Отношения по перевозке, в том числе в прямом смешанном сообщении, входят в предмет регулирования гражданского права, в ГК РФ им посвящена гл. 40. Поэтому ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении подчиняется общим правилам об ответственности в гражданском праве (гл. 25) и обладает ее базовыми признаками. Анализ транспортных норм позволил выделить следующие признаки гражданско-правовой ответственности перевозчика при перевозках в прямом смешанном сообщении: она предусматривается законом или договором и всегда является следствием правонарушения – нарушения гражданско-правовых обязательств; возможность добровольного несения ответственности перевозчиком предшествует государственному принуждению; она выражается в виде конкретных неблагоприятных последствий для должника, в известных формах умаления имущественного положения перевозчика в виде возмещения ущерба и выплаты неустойки; имеет имущественный характер; ее целевое назначение заключается в обязательном возмещении потерпевшей от правонарушения стороне понесенных ею имущественных потерь, что выражается в ее компенсационном характере [2, с. 154–159].

Отдельные принципиальные правила об ответственности перевозчика закреплены в гл. 40 ГК РФ, при этом законодатель в ст. 793 ГК РФ позволил устанавливать ответственность пе-

ревозчика в транспортных уставах и кодексах, а также соглашением сторон. Однако в нормах транспортных уставов и кодексов, регулирующих ответственность перевозчика, имеются некоторые отступления от положений ГК РФ об ответственности в гражданском праве. Это отчасти объясняется ведомственным подходом при разработке транспортных законов, при котором интересы перевозчиков оставались и остаются преобладающими над интересами грузовладельца.

Так, существенно ограничен размер ответственности перевозчика по сравнению с общим порядком, закрепленным в ст. 15 ГК РФ, его ответственность ограничена возмещением реального ущерба либо уплатой неустойки. Предусмотрены случаи, когда доказательство вины перевозчика в несохранности груза возлагается на грузовладельца (ст. 168 КТМ РФ, ст. 118 УЖТ РФ, п. 2 ст. 118 КВВТ РФ). Существенно расширены основания освобождения перевозчика от ответственности в части детализации обстоятельств, приравненных к обстоятельствам непреодолимой силы (ст. 29, ст. 117 УЖТ РФ, п. 1 ст. 166 КТМ РФ, ст. 120 ВК РФ, ст. 118 КВВТ РФ). Транспортным уставам и кодексам дано право предусматривать положения, разрешающие перевозчикам заключать соглашения об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении ее пределов (п. 2 ст. 793 ГК РФ).

Характер перевозки в прямом смешанном сообщении позволил выделить специфические моменты в ее регулировании. Так, за исполнение единого договора перевозки перевозчиками, принадлежащими к разным видам транспорта, они несут ответственность по «своему» уставу или кодексу, так как их ответственность определяется помимо ГК РФ нормами транспортных уставов и кодексов – УЖТ РФ, КВВТ РФ, ВК РФ, КТМ РФ, УАТГНЭТ. В транспортном законодательстве закреплены некоторые элементы долевой ответственности соперевозчиков, заключающейся в том, что каждый из должников несет ответственность перед кредитором в той доле, кото-

рая приходится на него в соответствии с законом [3, с. 652]. Правда, законодатель проявляет непоследовательность и отступает от этого принципа долевой ответственности, более того, сам себе противоречит, закрепив одновременно положение, согласно которому ответственность перед грузополучателем в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза несет перевозчик соответствующего вида транспорта, выдающий груз (ч. 5 ст. 79 УЖТ РФ). Ответственность за просрочку доставки груза наступает только за нарушение общего срока доставки (ст. 75 УЖТ РФ и п. 1 ст. 109 КВВТ РФ). Претензии могут предъявляться только к перевозчику, выдающему груз, независимо от того, причастен он к причинению грузовладельцу вреда или нет (ст. 122 УЖТ, п. 7 ст. 114 КВВТ РФ), что противоречит принципу ответственности истинного причинителя вреда. Перевозчики несут ответственность за нарушение узлового соглашения (ст. 78 УЖТ РФ, ст. 114 КВВТ РФ), что не характерно для обычной перевозки.

В регулировании специфических вопросов ответственности перевозчиков в прямом смешанном сообщении обнаруживаются отдельные пробелы. В первую очередь это касается отсутствия закрепленных норм об ответственности перевозчиков при такой перевозке в отдельной главе или разделе закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Сегодняшняя регламентация недостаточна, так как специальные нормы об ответственности перевозчиков при перевозке в прямом смешанном сообщении включены только в два транспортных закона (УЖТ РФ и КВВТ РФ). И даже они неоднозначно подходят к решению одних и тех же вопросов.

Например, установлены разные субъекты ответственности за просрочку доставки груза. Ст. 75 УЖТ РФ определяет ответственным перевозчика транспорта соответствующего вида, выдавшего груз, а по п. 1 ст. 109 КВВТ РФ ответственность несет сторона, допустившая просрочку. Различаются меры ответственности за простой транспортных средств: по КВВТ РФ

(п. 6 ст. 114) устанавливается штраф, а по УЖТ РФ (ст. 78) ответственность должна предусматриваться договором.

Не урегулированы отдельные вопросы ответственности между перевозчиками. Это касается ответственности перевозчиков за проверку коммерческой пригодности подаваемого в пункте перевалки транспортного средства. Не определены правила об ответственности перевозчиков за нарушение срока доставки груза перевозчиком на своем участке перевозки, если общий срок перевозки не нарушен. Недостаточно урегулирована ответственность перевозчиков при перевалке грузов.

Регулирование ответственности перевозчика в прямом смешанном сообщении отдельными транспортными законами показывает несовершенство решения и общих вопросов его ответственности. Так, отличается перечень случаев освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза (ст. 118 УЖТ РФ, ст. 118 ВК РФ, ст. 118 КВВТ РФ, п. 1 ст. 166 КТМ РФ, ст. 36 УАТГНЭТ). Отличаются меры ответственности за неподачу транспорта: по УЖТ РФ (ст. 94) и КВВТ РФ (ст. 115) – это штраф, по КТМ РФ (ст. 128) – возмещение убытков. Нет четкого разграничения между мерами ответственности, установленными за просрочку доставки груза. В транспортных кодексах и уставах применяются разные виды неустойки: в УАТ и ГНЭТ (п. 11 ст. 34) и ВК РФ (ст. 120) – это штраф, а в УЖТ РФ (ст. 97) и КВВТ РФ (ст. 116) – пеня. Различается терминология, используемая при установлении ответственности перевозчика за вред, причиненный грузовладельцу в связи с несохранностью груза. ВК РФ указывает на возмещения вреда за несохранность перевозимых грузов (пп. 1 п. 1 ст. 126 ВК РФ), а УЖТ РФ (ст. 96) за это же нарушение – на возмещение ущерба. Неоднозначно толкование понятия «несохранность» груза. Так, если на железнодорожном, внутреннем водном, воздушном и автомобильном транспорте используются понятия утрата, недостача, порча или повреждение груза (ст. 96 УЖТ РФ,

ст. 117 КВВТ РФ, ст. 118 ВК РФ, п. 5 ст. 34 УАТ и ГНЭТ), то на морском транспорте ограничились лишь закреплением понятий «утрата» и «повреждение» груза (ст. 166 КТМ РФ).

В связи с закреплением в транспортном законодательстве принципиальных положений относительно ответственности перевозчика при перевозке в прямом смешанном сообщении, о том, что каждый из них несет ответственность в рамках «своей» перевозки и в то же время ответственность перед грузовладельцем несет перевозчик соответствующего вида транспорта, выдающий груз, независимо от того, причастен он к нарушению или нет, дискуссионным остается вопрос применения к ней категорий солидарной и долевой ответственности. Одни авторы считают ее солидарной (А.Г. Гусаков [4, с. 290], И.М. Рабинович [5, с. 395], М.А. Тарасов [6, с. 61]), другие – долевой (К.К. Яичков [7, с. 128], В.Т. Смирнов [8, с. 153]), а третьи признают, что она может быть как долевой, так и солидарной (Г.Б. Астановский [9, с. 22–31]).

Анализ категорий солидарной и долевой ответственности показывает, что в полной мере они неприменимы к ответственности перевозчиков при перевозке в прямом смешанном сообщении. При солидарной ответственности отсутствует ее признак – возможность предъявления требования к любому из должников в любой части долга. Долевая ответственность не может быть реализована в силу того, что фактическую ответственность несет перевозчик, выдающий груз, возможно, и непричастный к нарушению [10, с. 98–104].

Для оптимизации отношений по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении не исключается возможность включения в систему транспортных правоотношений нового субъекта перевозки, оператора – лица, осуществляющего на договорной основе перевозку грузов в прямом смешанном (комбинированном) сообщении и непосредственно выполняющего либо обеспечивающего осуществление этой перевозки, в соответствии с условиями договора и принимающего на себя

ответственность за исполнение всей перевозки. Этот новый субъект транспортных отношений не получил должного развития в транспортном законодательстве России, поэтому акцентируем внимание на вопросах его ответственности более подробно.

Оператор является, по сути, тем же самым перевозчиком, объединяющим в себе разные виды транспорта. При определении его правового статуса и принципов ответственности возможно использовать практику международных перевозок в смешанном сообщении, при которых руководствуются Конвенцией ООН 1980 г. «О международных смешанных перевозках грузов». Многолетняя практика международных смешанных перевозок показывает эффективность применения институтов, заложенных в Конвенции, и они могут быть перенесены на «почву» Российской правовой системы. Оператор, согласно указанной конвенции, вправе как осуществить перевозку самостоятельно с использованием собственных транспортных средств, так и обеспечить ее осуществление, поручив перевозку другим лицам на договорной основе, при этом оставаясь ответственным за исполнение договора перед грузовладельцем. Так как оператор исполняет договор перевозки в прямом смешанном сообщении, логично возложение на него ответственности как на перевозчика. В связи с этим он должен нести ответственность за все те случаи неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, за которые предусмотрена ответственность перевозчика.

Эта ответственность связывается, во-первых, с нарушениями, касающимися организации перевозки:

- 1) неподача транспортных средств под погрузку (непредъявление транспортных средств и предъявление неисправных транспортных средств в техническом и коммерческом отношении);

- 2) подача транспортных средств в меньшем количестве, чем это определено в заявке;

3) несвоевременная подача транспортных средств.

Во-вторых, ответственность связывается с нарушениями исполнения оператором договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении:

1) несохранность груза (утрата, недостача, повреждение или порча);

2) нарушение срока доставки груза.

Нерешенным в юридической литературе остается вопрос об определении правил ответственности оператора. Один из принципов его ответственности – «сетевая» ответственность, при которой оператор несет ответственность по законодательству того вида транспорта, при использовании которого допущено нарушение [11, с. 100]. Недостатки «сетевой» ответственности очевидны, она неприменима к случаям несохранности груза, так как п. 2 ст. 796 ГК РФ предусматривает единые размеры ответственности вне зависимости от вида используемого транспорта. Неприменима она и к случаям просрочки доставки груза, так как оператор несет ответственность за нарушение договорного срока его доставки. Для соблюдения прав грузовладельца представляется логичным установить единообразный режим ответственности оператора, при котором он возмещал бы все причиненные им грузовладельцу убытки вне зависимости, при использовании какого вида транспорта допущено нарушение.

Поскольку оператор действует на рынке транспортных услуг как предприниматель, его ответственность должна наступать без наличия такого условия ответственности, как вина, а единственными основаниями, освобождающими его от ответственности, должны быть обстоятельства непреодолимой силы, то есть чрезвычайные и непредотвратимые при данных условиях обстоятельства, наличие которых он должен доказать.

Оператор вправе поручить исполнение перевозки другим лицам – фактическим перевозчикам, что в полной мере соотносится с положениями гражданского законодательства, а имен-

но с нормами главы 49 ГК РФ «Поручение». Для определения правил ответственности фактического перевозчика и взаимоотношений их с оператором возможно использовать практику решения этого вопроса, отраженную в ряде международных конвенций (Конвенции ООН 1978 г. «О морской перевозке грузов», Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.)) и в отечественном законодательстве (ст. 173 КТМ РФ).

При поручении осуществить перевозку фактическим перевозчикам оператор выступает перед грузоотправителем должником, обязанным исполнить перевозку, а фактический перевозчик – третьим лицом, на которое он, оператор, возложил исполнение этой перевозки. Поэтому в силу ст. 403 ГК РФ оператор должен нести ответственность как за свои действия или бездействия, так и за нарушение обязательств по перевозке фактическими перевозчиками. Но при этом он не должен быть лишен возможности на компенсацию своих потерь. Поэтому в юридической литературе предлагается посредством регрессных исков оператора к фактическим перевозчикам возмещать свои потери [12, с. 380–381]. По нашему мнению, это ведет к усложнению окончательного решения вопроса ответственности истинного причинителя вреда, которым являются фактические перевозчики. Гораздо логичнее установить норму о распространении правил об ответственности оператора к фактическому перевозчику по соглашению между ними, по аналогии с регламентацией этого вопроса в п. 2 ст. 173 КТМ РФ и Конвенции ООН 1978г. «О морской перевозке грузов» (п. 2 ст. 10). При этом для обеспечения интересов грузовладельца, если ответственность несут оператор и фактический перевозчик, их ответственность должна быть солидарной [1, с. 450–452].

Таким образом, мы изложили основные принципиальные моменты, касающиеся регулирования ответственности перевозчиков при перевозке грузов в прямом смешанном (комби-

нированном) сообщении, отдельно затронув вопросы ответственности оператора смешанной перевозки, который, возможно, будет включен в осуществление перевозки в качестве одной из сторон этого договора – перевозчика.

Список литературы

1. Об особенностях перевозки грузов в прямом смешанном сообщении см.: *Демченко, М.В.* Особенности перевозки грузов в прямом смешанном сообщении и ответственности перевозчика [Текст] / М.В. Демченко // *Право и политика*. 2008. № 2.

2. О признаках гражданско-правовой ответственности перевозчиков при перевозке в прямом смешанном сообщении см.: *Демченко, М.В.* Понятие и признаки гражданско-правовой ответственности при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении [Текст] / М.В. Демченко // *Право и образование*. 2007. № 7.

3. *Егоров, Н.Д.* Гражданское право: учеб. в 3 т. Т. 1. 6-е изд., перераб. и доп. [Текст] / Н.Д. Егоров, И.В. Елисеев [и др.] / Отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006.

4. *Гусаков, А.Г.* Железнодорожное право по законодательству СССР [Текст] / А.Г. Гусаков. М.: Транспечать НКПС, 1929.

5. *Рабинович, И.М.* Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров [Текст] 2-е изд., испр. и доп. / И.М. Рабинович. С.-Петербург: Типография М.М. Стасюлевича, 1898.

6. *Тарасов, М.А.* Договор перевозки по внутренним водным путям сообщения Союза ССР [Текст] / М.А. Тарасов. М., 1949.

7. *Яичков, К.К.* Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву [Текст] / К.К. Яичков. М.: Изд. АН СССР, 1958.

8. *Смирнов, В.Т.* Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения [Текст] / В.Т. Смирнов, В.Ф. Яковлева. Л.: Изд-во ЛГУ, 1978.

9. *Астановский, Г.Б.* Солидарная и долевая ответственность при перевозке грузов [Текст] // Правоведение. 1982. № 3.

10. О солидарной и долевой ответственности перевозчиков при перевозке в прямом смешанном сообщении см.: *Демченко, М.В.* К вопросу о солидарной и долевой ответственности перевозчиков при перевозке в прямом смешанном сообщении [Текст] / М.В. Демченко // Сборник научных трудов ВГНА Минфина России «Современные проблемы предпринимательских отношений: экономика и право» / Под ред. Балакиной А.П., Петровой Г.В. М., 2007.

11. *Прокопьева, Е.З.* Международные комбинированные перевозки грузов и разрешение споров, связанных с ними [Текст]. Дис. ... канд. юрид. наук. Санкт-Петербург, 1996.

12. Гражданское право России. Ч. II. Обязательственное право: Курс лекций [Текст] / Отв. ред. О.Н. Садиков. М.: Изд-во БЕК, 1997.