

К вопросу об основании, условиях и некоторых особенностях гражданско-правовой ответственности перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении

Гражданско-правовая ответственность при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении (различными видами транспорта по единому транспортному документу, составленному на весь путь следования [1, с. 489]) наступает при наличии определенных оснований и условий. В цивилистической литературе порой не всегда проводится четкая грань между основаниями и условиями гражданско-правовой ответственности, в том числе и при реализации транспортных договорных обязательств.

Так, М.Н. Малеина к основанию гражданско-правовой ответственности относит правонарушение [2, с. 513], а к условиям – состав гражданского правонарушения, включающего следующие элементы: противоправность поведения, наличие вреда, причинную связь между противоправным поведением и возникающим вредом и вину причинителя вреда [2, с. 506]. Но первый элемент условий ответственности – противоправное поведение, и есть правонарушение [3, с. 550–551; 4, с. 307].

Примерно так же высказался и Н.Д. Егоров. Но он пошел еще дальше, отнеся, в частности, к основаниям гражданско-правовой ответственности не только противоправное поведение, но и весь состав гражданского правонарушения [5, с. 665]. Такой позиции придерживаются и некоторые другие авторы юридической литературы [6, с. 394; 7, с. 598; 8, с. 5].

Что касается ответственности при перевозках, то и здесь можно встретить отождествление понятий основания и условия ответственности. Так, А.Г. Быков и Д.И. Половинчик в качестве оснований называют все четыре условия ответс-

твенности [9, с. 552], а А.Г. Калпин считает, что в качестве оснований ответственности перевозчика Гражданский кодекс и транспортное законодательство устанавливают его вину [10, с. 255–256].

Все же, как справедливо отмечают исследователи проблемы юридической ответственности, каждое из этих понятий имеет свое содержание, которым они отличаются друг от друга. В частности, превалирующим является мнение о том, что условия юридической ответственности включают перечисленные четыре элемента [7, с. 598; 11, с. 430–432]. Что касается оснований, то в свое время И.С. Самощенко и М.Х. Фарукшин высказали идею о том, что это понятие следует рассматривать с точки зрения, во-первых, на основании чего, а во-вторых, за что лицо может нести ответственность [12, с. 71].

В первом случае они имеют в виду закон, договор между сторонами как основание юридической ответственности. Здесь, по их мнению, можно говорить о ее правовом основании. Во втором случае речь идет уже о фактическом основании юридической ответственности, к которому относятся, как подчеркивают авторы, «действия людей и организаций, притом не всякие действия, а лишь запрещенные правом» [12, с. 72]. Это мнение нашло впоследствии поддержку в некоторых общетеоретических работах [4, с. 316].

Что касается так называемого правового основания, то иного неправового основания юридической ответственности просто не может быть, поскольку она выражается в претерпевании неблагоприятных последствий за нарушение норм права, то есть за совершение, как следует из приведенной цитаты, действий, запрещенных правом. Поэтому слово «правовое» ничего не добавляет к понятию основания юридической ответственности.

Фактическое же основание, которое выделяют Самощенко и Фарукшин, – это не что иное, как противоправное поведение, являющееся, как уже отмечалось нами,

одним из элементов условий юридической ответственности.

Ориентиром в определении понятия основания гражданско-правовой ответственности перевозчика при перевозках в прямом смешанном сообщении служит ст. 94 УЖТ РФ, в которой основания для возникновения ответственности перевозчика за невыполнение принятой заявки на перевозку груза перечислены в виде конкретных деяний, квалифицируемых как правонарушения. Следовательно, указанные Гражданским кодексом, транспортными уставами, кодексами и договором деяния, определенные как правонарушения, и являются основаниями гражданско-правовой ответственности.

В главе 40 «Перевозка» Гражданского кодекса РФ, в транспортных уставах и кодексах зафиксированы деяния, являющиеся гражданскими правонарушениями. Основания гражданско-правовой ответственности перевозчика, связанные с перевозкой груза, включают в себя нарушения, связанные, во-первых, с организацией перевозок (неподача транспорта, подача непригодно для перевозки груза транспорта, несвоевременная подача транспорта и некоторые др.), во-вторых, с нарушениями при выполнении погрузочно-разгрузочных работ (повреждение подвижного состава), в-третьих, непосредственно с перевозкой грузов (несохранность груза, просрочка его доставки), и в-четвертых, с выдачей груза грузополучателю.

Перечень оснований ответственности перевозчика при перевозке в прямом смешанном сообщении совпадает с указанными выше основаниями ответственности при обычной перевозке, но дополнительно к этому основаниями его ответственности являются специфические нарушения, связанные с перевалкой грузов, например, невыполнение нормы перевалки грузов (ст. 78 УЖТ РФ, п. 3 ст. 114 КВВТ РФ) и простой транспортных средств (ст. 78 УЖТ РФ, п. 6 ст. 114 КВВТ РФ).

Следующей категорией гражданско-правовой ответственности являются условия ответственности – такие обстоятель-

ства, которые необходимы для возложения ответственности при нарушении обязательств [13, с. 437]. К их числу относятся: противоправный характер поведения лица; наличие у потерпевшего вреда; причинная связь между противоправным поведением правонарушителя и наступившими вредоносными последствиями; вина правонарушителя.

Актуальным для настоящего исследования является вопрос, все ли условия необходимы для привлечения перевозчика к ответственности. В современной литературе признается, что существуют ситуации, «в которых для возложения ответственности достаточно лишь некоторых из названных условий...» [7, с. 598].

Первое условие гражданско-правовой ответственности перевозчика – противоправный характер его поведения, что означает такое поведение, которое нарушает норму транспортного права.

Противоправный характер поведения перевозчика может выражаться в виде противоправного действия или бездействия. Если отсутствует нарушение транспортных договорных обязательств, не существует и ответственности их субъектов. Наиболее распространенными в практике перевозок видами противоправного поведения перевозчика при перевозке в прямом смешанном сообщении являются неподача транспорта, несвоевременная его подача под погрузку, несохранность груза, просрочка его доставки грузополучателю, нарушение норм перевалки грузов и простой транспортных средств.

Следующим условием гражданско-правовой ответственности перевозчика является наличие вреда. Наличие у потерпевшего субъекта транспортного договорного отношения вреда – это всякое умаление его имущественного блага. Речь идет о материальном вреде – категории, которой широко оперируют в цивилистике [7, с. 601–603; 2, с. 507–509]. При перевозке в прямом смешанном сообщении, как и в обычной перевозке, он проявляется в стоимости груза при его несохранности, в сто-

имости недостающего груза, в стоимости ремонта поврежденного транспорта при его повреждении.

Для обозначения материального вреда в Гражданском кодексе применяется термин убытки. В соответствии с п. 2 ст. 15 ГК РФ под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Но в силу особенностей гражданско-правовой ответственности перевозчика, связанных с ее ограниченным характером, институт упущенной выгоды здесь неприменим. Таким образом, условием ответственности при перевозке является наличие материального вреда в виде реального ущерба.

Следует отметить, что в транспортном законодательстве отсутствует единообразие в обозначении в качестве условия ответственности в виде вреда умаление имущественного блага субъектов транспортных договорных отношений вследствие неправомерных действий контрагентов как условия ответственности последних.

Так, в Воздушном кодексе РФ используется термин «вред» (ст. 117 ВК РФ, п. 1 ст. 126). В Кодексе торгового мореплавания РФ применяется термин «вред» (п. 1 ст. 171), «убытки» (ст. 176) и «ущерб» (п. 1 ст. 186).

Что касается Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, Устава железнодорожного транспорта РФ и Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, то в них можно встретить указание и на ущерб (ст. 96 УЖТ РФ, ст. 119 КВВТ РФ, п. 7 ст. 34 УАТГНЭТ) и на убытки (ст. 97, 105 УЖТ РФ, п. 2 ст. 44 КВВТ РФ, п. 1 ст. 34 УАТГНЭТ), а в уставе еще и на реальный ущерб (ст. 115 УЖТ РФ).

Когда без каких-либо оснований используются разные термины при обозначении ответственности за однотипные нарушения, то это нельзя признать целесообразным. Например, ВК РФ указывает на возмещение вреда за несохранность перевозимых грузов (п. п.1 п. 1 ст. 126 ВК РФ), а УЖТ РФ (ст. 96) за это же нарушение – на возмещение ущерба.

Такой разницей в терминологии без каких-либо комментариев и конкретизации ведет лишь к усложнению понимания отдельных элементов и категорий ответственности при перевозках и применения их на практике.

Что касается термина «ущерб», то его применение вполне оправданно при обозначении меры гражданско-правовой ответственности, когда возмещению подлежит утраченное или поврежденное имущество, исключая возмещение упущенной выгоды, например, при утрате, недостаче, повреждении или порче груза (ст. 796 ГК РФ, ст. 96 УЖТ РФ).

Завершая рассмотрение такого условия гражданско-правовой ответственности перевозчика, как вред, необходимо отметить, что оно является обязательным применительно к ответственности, влекущей возмещение ущерба или убытков стороне договорных транспортных отношений, которой он причинен. Применение этой санкции связано с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, повреждением или утратой вагонов, контейнеров или их узлов и деталей.

Другой вопрос, когда речь идет о неустойке. Эта санкция установлена за просрочку доставки груза, неподачу транспорта, несвоевременную его подачу под погрузку, задержку (простой) транспорта при погрузке/разгрузке. Здесь на первый план выходит факт нарушения обязательств, но не вызванные им негативные последствия, каковых может и не быть. Поэтому для ответственности, связанной с применением неустойки, условие в виде вреда является необязательным.

Причинная связь как условие ответственности перевозчика означает, что возникший ущерб обусловлен противоправ-

ным поведением сторон транспортного договорного отношения. В гражданском законодательстве указание на связь между противоправным поведением должника и наступившими вредоносными последствиями содержится в норме, согласно которой должник обязан возместить кредитору убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства (п. 1 ст. 393 ГК РФ).

Транспортные законодательства также закрепляют в качестве условия ответственности при перевозках причинную связь. При этом используются различные формулировки. Так, ст. 95 УЖТ РФ содержит положение, согласно которому перевозчик несет ответственность за несохранность груза, грузобагажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранить по независящим от него причинам, в частности, вследствие:

- причин, зависящих от грузоотправителя или грузополучателя;
- особых естественных свойств перевозимых груза, грузобагажа;
- недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза, грузобагажа при приеме груза, грузобагажа для перевозки.

В нормах, устанавливающих ответственность перевозчика за специфические нарушения договорных обязательств при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, также содержатся ссылки на обстоятельства, при наличии которых перевозчик освобождается от ответственности. Например, ст. 78, посвященная вопросам ответственности перевозчика за невыполнение нормы перевалки грузов и принятой заявки, указывает на такие обстоятельства, как:

- обстоятельства непреодолимой силы, военные действия, блокада, эпидемия или иные обстоятельства, которые препятс-

твуют перевалке грузов и при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов, а также аварии в транспортных организациях;

– прекращение или ограничение в установленном порядке перевозок грузов;

– перевыполнение заявки или восполнение недогрузов в течение срока действия этой заявки и в соответствии с установленной нормой.

Таким образом, перевозчик при перевозке в прямом смешанном сообщении несет ответственность за последствия ущерба в виде несохранности груза или невыполнения нормы перевалки грузов, лишь вызванной его противоправными действиями, а не какими-то другими причинами. Аналогичные нормы закреплены и в других транспортных уставах и кодексах (п. 1 ст. 166 КТМ РФ, п. 2 ст. 118 КВВТ РФ, п. 5 ст. 34 УАТГНЭТ).

В транспортном законодательстве можно встретить нормы, прямо указывающие на причинную связь между ущербом и противоправным поведением, как условие ответственности субъектов транспортных договорных отношений. В частности, в ст. 98 УЖТ РФ это положение закреплено следующим образом: «За искажение в транспортной железнодорожной накладной наименования грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов... грузоотправители уплачивают перевозчику штраф...»

Поскольку в случае возмещения ущерба вред является обязательным условием ответственности, причинная связь между противоправным поведением и вредом – также необходимое ее условие. В отношении же ответственности, влекущей неустойку, например за просрочку доставки груза, картина противоположная – здесь устанавливать причинную связь нет необходимости, а порой и невозможно, так как в ряде случаев отсутствует сам вред.

Следующее условие ответственности перевозчика – это вина. Лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства (п. 1 ст. 401 ГК РФ). По общему правилу вина является необходимым условием для привлечения причинителя вреда к ответственности за нарушение обязательства. Так, в соответствии с п. 1 ст. 401 ГК РФ лицо, не исполнившее обязательство или исполнившее его ненадлежащим образом, несет ответственность при наличии вины.

Но есть исключения. Это вытекает из положения п. 3 ст. 401 ГК РФ, в соответствии с которым в обязательствах, возникающих при осуществлении предпринимательской деятельности, лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязательство, несет ответственность перед кредитором не только при наличии своей вины в возникновении убытков или ущерба, но и при их появлении вследствие случайных обстоятельств, если иное не предусмотрено законом или договором.

Относится ли это положение к перевозкам как к одному из видов предпринимательской деятельности.

На первый взгляд ответ должен быть положительным. Однако большинство цивилистов его не разделяет.

Так, О.Н. Садилов отмечает: «Термин “вина” в ст. 796 ГК не употреблен, однако имеющаяся в этой статье ссылка на исключительные обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, означает, что его вина презюмируется» [14, с. 398].

Такой же вывод делают и Д.А. Медведев, В.Т. Смирнов [15, с. 459], Г.П. Савичев [16, с. 57], Б.А. Хаскельберг [17, с. 65].

Указанные авторы аргументируют свою позицию тем, что определенные в транспортном законодательстве обстоятельства, являющиеся основаниями освобождения участников обя-

зательства по перевозке грузов от ответственности за нарушение соответствующих условий договора, свидетельствуют, что ответственность строится на принципе вины, но вина характеризуется не в общей форме, а в виде перечня указанных обстоятельств.

Это ключевой момент в аргументации сторонников данной позиции, поэтому она требует всестороннего рассмотрения.

Начнем, во-первых, с того, что при ответственности без вины не исключается возможность освобождения лица, не исполнившего обязательство, от ответственности. В соответствии с п. 3 ст. 401 ГК РФ основанием для освобождения от ответственности является приведение этим лицом доказательств того, что надлежало их исполнить оказалось невозможно вследствие непреодолимой силы. Во-вторых, понятие непреодолимой силы трактуется законодателем как чрезвычайное и непредотвратимое обстоятельство. Это значит, что такое обстоятельство не зависит от лица, не исполнившего обязательства.

В-третьих, транспортное законодательство также указывает среди обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, непреодолимую силу. Более того, оно приравнивает к непреодолимой силе военные действия, блокады, эпидемии и иные, не зависящие от перевозчика обстоятельства, препятствующие осуществлению перевозки (ст. 29, ст. 117 УЖТ РФ, п. 1 ст. 166 КТМ РФ, ст. 120 ВК РФ, п. 131 УАТ РСФСР).

Таким образом, транспортные уставы и кодексы практически воспроизводят п. 3 ст. 401 ГК РФ, регулирующий безвинную ответственность лица, не исполнившего обязательства, применительно к ответственности перевозчика, конкретизируя понятие «непреодолимая сила». Тем самым они указывают на необязательность для его ответственности такого условия, как вина.

Точку зрения об ответственности участников перевозки без вины высказывает В.В. Витрянский. Он отмечает, что при формулировании правил об ответственности при перевозке грузов в законодательстве понятие вина вообще не использовалось, и кроме этого, в тех случаях, когда законодатель, в изъятие из общего правила о безвиновной ответственности при осуществлении предпринимательской деятельности, стремился установить применительно к отдельным обязательствам принцип ответственности за вину, «он это делал четко и недвусмысленно, не оставляя места для каких-либо рассуждений, включая научное толкование» [18, с. 46]. Таким образом, участники перевозки грузов – как субъекты гражданского оборота – несут ответственность не только за виновное, но и за безвиновное неисполнение договорных обязательств.

Свои объяснения о причинах установления принципа безвиновной ответственности перевозчика дает О.В. Дмитриева. По ее мнению, «субъекты, осуществляющие свою деятельность в условиях естественной монополии, в частности транспортные и энергоснабжающие организации, в силу того что находятся в наиболее экономически благоприятных условиях, должны отвечать перед своими контрагентами не только “за вину”, но и без вины» [19, с. 118].

На современном этапе развития гражданского оборота это положение в полной мере соответствует требованиям обеспечения справедливости, содержанием которого выступает сбалансированность интересов естественных монополий, коими является транспорт, и их контрагентов. В подтверждении вывода о безвиновной ответственности перевозчика свидетельствуют и положения международных конвенций, регулирующих отношения по перевозке. В современной литературе, в частности в работе В.Н. Гречухи, посвященной международным перевозкам, отмечается, что примером этого может быть принятый 25 сентября 1975г. Монреальский протокол № 4, которым были внесены некоторые изменения и дополнения в

Варшавскую конвенцию 1929 г., и в частности установлен принцип ответственности авиаперевозчика за несохранность груза, без учета его вины [20, с. 20].

Подводя итог исследованию вины как условия гражданско-правовой ответственности при перевозке грузов, в том числе в прямом смешанном сообщении, следует согласиться с мнением О.Н. Садикова, который отмечает, что в настоящее время в практическом плане различие между ответственностью за вину и безвиновной ответственностью не является значительным [21, с. 85]. Данное положение он объясняет тем, что в современных условиях быстрого роста технического прогресса и развития средств безопасности к действиям транспортных организаций предъявляются достаточно строгие требования. Поэтому случайные обстоятельства, которые приводили бы к освобождению перевозчиков от ответственности перед грузоотправителями и грузополучателями, становятся редким явлением.

Таким образом, можно констатировать, что в случае применения санкции в виде возмещения ущерба необходимы три условия ответственности, а в виде неустойки – достаточно и одного условия – противоправного поведения.

Кроме изложенных выше специфических моментов, касающихся ответственности перевозчика, ей присущи и другие особенности, в частности, касающиеся пределов его ответственности. В соответствии с действующим законодательством гражданско-правовая ответственность перевозчика имеет ограниченный характер, что лишает грузоотправителя и грузополучателя права на полное возмещение причиненных убытков.

Ограничение ответственности перевозчика касается прежде всего таких нарушений условий договора перевозки, как несохранность груза и просрочка его доставки.

При утрате или недостаче груза ущерб возмещается лишь в размере стоимости утраченного или недостающего груза, а

в случае его повреждения – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость (п. 2 ст. 796 ГК РФ, ст. 96 УЖТ РФ, п. 1 ст. 119 КВВТ РФ, п. 1 ст. 169 КТМ РФ, п. 1 ст. 119 ВК РФ, п. 7 ст. 34 УАТГНЭТ). Если груз был сдан для перевозки с объявлением его ценности, ущерб компенсируется в размере объявленной стоимости груза (п. 2 ст. 796 ГК РФ), то есть в этих случаях ответственность установлена в форме возмещения реального ущерба, но не упущенной выгоды. За просрочку доставки груза ответственность установлена в форме исключительной неустойки – штрафа (ст. 120 ВК РФ, п. 11 ст. 34 УАТГНЭТ) или пени (ст. 97 УЖТ РФ, п. 1 ст. 116 КВВТ РФ). Таким образом, возмещению подлежит только реальный ущерб – упущенная выгода не возмещается.

Вместе с тем реальный ущерб возмещается, как правило, не в полном объеме. Так, при несохранности груза не предусмотрено возмещение расходов по подготовке груза к перевозке (затаривание, маркировка, подсортировка, подгруппировка и др.), по доставке груза на железнодорожную станцию, порт, т.е. в место погрузки; погрузке; некоторых других расходов. Положение об ограниченной ответственности, как отмечается в юридической литературе, основано на норме ГК РФ (п. 1 ст. 400), согласно которой «по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность)» [22, с. 469]. Поэтому в соответствии со ст. 400 ГК неисполнение или ненадлежащее исполнение железной дорогой, грузоотправителем, грузополучателем обязательств, возникших в связи с осуществлением перевозки грузов, влечет применение к ним ограниченной ответственности в пределах, установленных транспортным уставом или кодексом.

По вопросу о правомерности ограничения ответственности в договорных отношениях, где положение сторон подразумевается равным, в свое время в фундаментальных работах по

гражданскому праву был сформулирован принципиальный тезис, согласно которому строгое проведение договорной дисциплины требует полного возмещения всех убытков, вызванных неисполнением обязательства [23, с. 371]. А О.С. Иоффе вообще считает, что в разграничении двух видов убытков, предусмотренных Гражданским кодексом, нет надобности при рассмотрении таких дел, по которым истцы добиваются оплаты выполненных работ, оказанных услуг, поставленных товаров и т.д., поскольку при калькуляции цен на соответствующие виды деятельности или готовую продукцию учитываются и себестоимость, и прибыль [24, с. 207]. По мнению Самощенко и Фарукшина, «принцип полного возмещения вреда является ведущим специфическим принципом гражданско-правовой ответственности» [12, с. 206]. Его применение «диктуется необходимостью восстановить права потерпевшей стороны в обязательстве» [25, с. 639]. Поэтому установление ограниченной ответственности перевозчика на протяжении длительного времени небезосновательно критиковалось и критикуется на страницах юридической литературы [26, с. 107; 27, с. 119; 28, с. 135; 29, с. 198; 30, с. 145; 31, с. 137].

Высказанные выше мнения особенно актуальны для современного этапа активного развития рыночных отношений, в том числе касающихся перевозок грузов. В этих условиях особое значение приобретает соответствие строящихся договорных транспортных правоотношений принципам равенства сторон, автономии воли, имущественной самостоятельности и др. Недопустимо чтобы один из участников перевозки груза – перевозчик – находился в более привилегированном положении, чем другие участники перевозочного процесса – грузоотправитель и грузополучатель, тем более что они являются «слабой» стороной договорных отношений. Поэтому законодательному ограничению ответственности перевозчика, являющегося «сильной» стороной в договорных отношениях, нельзя найти достаточно убедительных и

логичных объяснений. Следует отметить, что изложенное выше относится к ответственности перевозчика не только в обычной перевозке, но и в перевозке в прямом смешанном сообщении.

Следующая особенность ответственности перевозчика заключается в том, что по транспортному законодательству стороны договорных отношений вправе своим соглашением повысить установленную ответственность перевозчика. Такая норма закреплена, например в воздушном и морском транспортном законодательстве (ст. 123 ВК РФ, п. 5 ст. 170 КТМ РФ). Однако закон не допускает возможности договоренностей сторон об освобождении перевозчика от ответственности или об уменьшении установленных пределов его ответственности. Согласно п. 2 ст. 793 ГК РФ соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны.

В данном случае законодатель преследует цель гарантировать соблюдение интересов «слабой» стороны договора перевозки, какой являются грузовладельцы. Однако последующей оговоркой в п. 2 ст. 793 ГК РФ о том, что исключением из этого правила могут быть случаи, когда возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами и кодексами, законодатель, по сути, дискредитирует поставленную цель. Наглядным примером тому служит п. 2 ст. 175 КТМ РФ, закрепляющий право перевозчика заключать соглашение об освобождении его от ответственности или уменьшении ее пределов.

Критика всяких соглашений, имеющих целью ограничить или устранить ответственность перевозчика, содержалась даже в дореволюционном праве. Г.Ф. Шершеневич отмечал: «Нежелательны всякие соглашения, имеющие целью сложить или облегчить ответственность железных дорог и пароходных компаний» [32, с. 306].

Другие транспортные уставы и кодексы устанавливают запрет соглашений перевозчика с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика, но с оговоркой, если иное не установлено соответствующим транспортным законом (ст. 114 УЖТ РФ, ст. 37 УАТГНЭТ). Единственный транспортный устав, который без каких-либо оговорок устанавливает запрет на соглашения перевозчиков с грузовладельцами, это Кодекс внутреннего водного транспорта, закрепивший такую норму в ст. 122.

Вполне понятно, что односторонне-нормативный характер в полной мере присущ и ответственности перевозчика при перевозках в прямом смешанном сообщении как разновидности обычной перевозки. Неодинаковые подходы транспортных уставов и кодексов в регулировании вопроса односторонне-нормативного характера ответственности при перевозках означают, что в рамках одной перевозки в прямом смешанном сообщении действуют разные институты ответственности перевозчиков в зависимости от того, как тот или иной транспортный устав или кодекс регулирует этот вопрос.

Еще один важный момент, касающийся ответственности перевозчика, в том числе и в перевозке в прямом смешанном сообщении, связан с вопросом о доказывании его вины. В гражданском праве действует принцип, в соответствии с которым бремя доказывания невиновности возлагается на лицо, нарушившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности (ч. 3 ст. 401 ГК РФ).

Применительно к перевозчику положение о возложении на него бремени доказывания своей невиновности закреплено в п. 1 ст. 796 ГК РФ, в которой указывается: «Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследс-

твие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

Однако транспортное законодательство отступает от этого принципа и в определенных случаях возлагает бремя доказывания виновности перевозчика на грузоотправителя и грузополучателя. Так, в соответствии со ст. 168 КТМ РФ перевозчик не несет ответственность за несохранность груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика. Такая же норма закреплена и в других транспортных законах, например, в ст. 118 УЖТ РФ, п. 2 ст. 118 КВВТ РФ. Учитывая, что на ответственность перевозчика при перевозке в прямом смешанном сообщении распространяются общие правила и пределы ответственности за несохранность грузов, указанный принцип применим и к ответственности перевозчика при такой перевозке.

Хотя в юридической литературе встречается поддержка закрепления правила о возложении обязанности доказывания вины перевозчика на грузовладельца в тех случаях, когда это предусмотрено транспортными законами [33, с. 205–206; 34, с. 302; 35, с. 92, 321, 369; 36, с. 205–206], такая трактовка транспортных норм противоречит Гражданскому кодексу РФ, и в частности п. 3 ст. 401, п. 1 ст. 796. На это положение справедливо обращается внимание в юридической литературе [1, с. 467–469; 16, с. 57; 14, с. 398].

Что касается применения рассматриваемых норм на практике, то В.В. Витрянский отмечает: «... ни грузоотправитель, ни грузополучатель с момента принятия груза к перевозке в пункте отправления и до выдачи его получателю в пункте назначения не имеют никакой физической возможности контро-

лизовать действия перевозчика, связанные с доставкой груза, и фиксировать допускаемые им нарушения» [22, с. 487].

Следует отметить, что после введения в действие части второй Гражданского кодекса РФ, которая включает главу 40 и ст. 796, ученые-цивилисты обращали внимание на то обстоятельство, что соответствующие статьи транспортных кодексов и уставов, содержащие положения о возложении обязанности доказывания виновности перевозчика при несохранности груза на контрагента, противоречат ст. 796 ГК РФ. Эта статья не предусматривает возможности определения в транспортных кодексах и уставах случаев, когда доказывание вины перевозчика в утрате, недостаче, повреждении (порче) груза возлагается на получателя или отправителя [37, с. 408–410; 1, с. 466–467]. В ранее действовавшем Гражданском кодексе норма о возложении на грузовладельца доказывания вины перевозчика существовала (ст. 382 ГК РСФСР). Однако, как отмечает Садиков: «Новый ГК РФ не содержит нормы, аналогичной ст. 382 ГК РСФСР 1964 г., и поэтому следует считать, что правила транспортных уставов и кодексов о переложении бремени доказывания на грузовладельца утратили свое значение и применяться на должны» [14, с. 398].

На это обстоятельство обращено внимание в Постановлении Пленума ВАС № 30 от 06.10.2005 г., где отмечается, что в предусмотренных в ст. 118 УЖТ РФ случаях перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза при перевозке, если докажет, что они произошли, как указано в статье 796 ГК РФ, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело [38, п. 37].

При решении конкретных судебных споров о возмещении ущерба, причиненного недостачей груза, арбитражные суды придерживаются этой же позиции [39].

Включение нормы о доказывании вины перевозчика грузоотправителями и грузополучателями в новые транспортные

уставы и кодексы объясняется желанием для транспортных организаций сохранить прежний порядок, при котором они автоматически освобождались от ответственности, «стоило им только сослаться на исправность пломбы, сопровождение груза проводником или на иные формальные обстоятельства» [22, с. 487]. Следует отметить, что такой подход все же имеет поддержку в юридической литературе, например Т.Е. Абовой [33, с. 215–216].

Таким образом, мы проанализировали некоторые специфические вопросы, связанные с гражданско-правовой ответственностью перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении.

Список литературы

1. *Витрянский В.В.* Договор перевозки [текст] / В.В. Витрянский. М.: Статут, 2001.

2. Гражданское право. Часть первая [текст]: учебник / Под ред. А.Г. Калпина, А.И. Масляева. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юристъ, 2003.

3. *Венгеров А.Б.* Теория государства и права [текст]: учебник для юридических вузов / А.Б. Венгеров. М.: Новый юрист, 1998.

4. *Черданцев А.Ф.* Теория государства и права [текст]: учебник для вузов / А.Ф. Черданцев. М.: Юрайт, 1999.

5. Гражданское право [текст]. Учебник. В 3 т. Т. 1 / Н.Д. Егоров, И.В. Елисеев [и др.] / Отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой. М.: ТК Велби: Изд-во Проспект, 2006.

6. *Кашанина Т.В.* Основы российского права [текст]: учебник для вузов / Т.В. Кашанина, А.В. Кашанин. 2-е изд., изм. и доп. М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА М, 2000.

7. Гражданское право. Общая часть [текст]: учебник для студентов вузов в 4 т. Т. 1 / Ем В.С. [и др.] / Отв. ред. Е.А. Суханов. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Волтерс Клувер, 2006.

8. *Матвеев Г.К.* Основание гражданско-правовой ответственности [текст] / Г.К. Матвеев. М.: Юридическая литература, 1970.

9. *Быков А.Г.* Основы автотранспортного права [текст] / А.Г. Быков, Д.И. Половинчик. М.: Юрид. лит., 1974.

10. Гражданское право. Часть вторая [текст]: Учебник / Под общей ред. А.Г. Калпина. М.: Юристъ, 1999.

11. *Синявская М.С.* Нарушение договора и его последствия [текст] / М.С. Синявская // Актуальные проблемы гражданского права: Сборник статей. Вып. 9 / Под ред. О.Ю. Шиловцова. М.: Норма, 2005.

12. *Самощенко И.С.* Ответственность по советскому законодательству [текст] // И.С. Самощенко, М.Х. Фарушкин. М.: Юридическая литература, 1972.

13. Гражданское право [текст]. Учебник. Т. 1 / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. О.Н. Садикова. М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ»: ИНФРА-М, 2006.

14. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право [текст]: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садиков. М.: Изд-во БЕК, 1997.

15. Гражданское право [текст]: Учеб. В 3 т. Т. 2. 4-е изд., перераб. и доп. / Е.Ю. Валявина, И.В. Елисеев [и др.] / Отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006.

16. Гражданское право: В 2 т. Том II. Полутом 2 [текст]: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство БЕК, 2000.

17. *Хаскельберг Б.Л.* Ответственность перевозчика за несохранность груза по российскому законодательству [текст] / Б.Л. Хаскельберг // Российский юридический журнал. 1998. № 4 (20).

18. *Витрянский В.В.* Ответственность по договору перевозки груза [текст] / В.В. Витрянский // Хозяйство и право. 2001. № 5.

19. *Дмитриева О.В.* Ответственность без вины в гражданском праве [текст] / О.В. Дмитриева. Воронеж: ВВШ МВД РФ, 1997.

20. *Гречуха В.Н.* Международные перевозки воздушным и водным транспортом. Международные перевозки грузов в смешанном сообщении [текст] / В.Н. Гречуха. М.: СГА, 2006.

21. *Садиков О.Н.* Правовое регулирование международных перевозок [текст] / О.Н. Садиков. М.: Юридическая литература, 1981.

22. *Брагинский М.И.* Договорное право [текст]: Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод) / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. М.: «Статут», 2004.

23. *Новицкий И.Б.* Общее учение об обязательстве [текст] / И.Б. Новицкий, Л.А. Лунц. М.: Госюриздат, 1950.

24. *Иоффе О.С.* Ответственность по советскому гражданскому праву [текст] / О.С. Иоффе. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1955.

25. *Брагинский М.И.* Договорное право [текст]: Книга первая: Общие положения / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. Изд. 2-е, завод 6-й (стереотипный). М.: «Статут», 2003.

26. *Халфина Р.О.* Право и хозрасчет [текст] / Р.О. Халфина. М.: Юридическая литература, 1975.

27. *Братусь С.Н.* Юридическая ответственность и законность [текст] / С.Н. Братусь. М.: Юридическая литература, 1976.

28. *Малеин Н.С.* Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях [текст] / Н.С. Малеин. М.: «Наука», 1968.

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

30. *Моргунова Г.А.* Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом [текст]. Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Г.А. Моргунова. М., 2004.

31. *Швецова Ю.В.* Обязательства железнодорожной перевозки грузов [текст]. Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ю.В. Швецова. Волгоград, 2005.

32. *Шершеневич Г.Ф.* Учебник русского гражданского права (по изданию 1907 г.) [текст] / Г.Ф. Шершеневич. М.: Спарк, 1995.

33. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог РФ (постатейный) [текст] / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. М.: Инфра-М, 1998.

34. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации [текст] / Под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000.

35. *Сиваков О.В.* Транспортное право [текст]: Учебное пособие / Авт. коллектив: О.В. Сиваков, А.Б. Новосельцев, В.Г. Ермолаев, Ю.Б. Маковский. М.: «Былина», 2001.

36. *Егиазаров В.А.* Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации [текст] / В.А. Егиазаров В.Б. Ляндрес. М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ», 2004.

37. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая [текст]: текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / Под ред. О.М. Козырь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова. М.: МЦФЭР, 1996.

38. «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта РФ”» [текст]: Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 // «Вестник ВАС РФ». № 1. 2006.

39. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 9 февраля 1999 г. № 2810/98 по делу Арбитражного суда Сахалинской области за 1998 г., № А59-8516/97-С10 [текст] // «Вестник ВАС РФ». 1999. № 5.