

Бутакова Надежда Александровна

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ПРЯМОЙ СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

Специальность 12.00.03 – Гражданское право; предпринимательское право;
семейное право; международное частное право

Москва - 2019

Актуальность исследования. Характерное в мировой экономике усиление интернационализации и глобализации производства приводит в свою очередь к интернационализации и глобализации транспортно-логистических систем и перевозочных процессов, что соответственно требует актуальной научной поддержки.

Как международное, так и российское транспортное законодательство, регулирующее перевозки на различных видах транспорта, во многом требует переосмысления и серьезной модернизации, поскольку отличается несовершенством, несогласованностью и противоречивостью многих норм. В юридической науке не решены многие вопросы теории и практики правового регулирования структуры прямой смешанной перевозки грузов. В научной доктрине нет единого взгляда на правовую природу договора прямой смешанной перевозки, на порядок и форму заключения договора, на ответственность сторон. Поэтому исследование природы договора прямой смешанной перевозки грузов является актуальным не только с теоретической, но и с практической точки зрения. Все эти проблемы показывают важность данного диссертационного исследования.

Автор достиг поставленных целей исследования и провел комплексный анализ правовых основ института прямой смешанной перевозки грузов, разработал научные предложения и рекомендации по совершенствованию действующего законодательства.

Данное диссертационное исследование решило актуальные научные проблемы: выявлены юридические особенности договора международной прямой смешанной перевозки грузов, решаются проблемы формы и содержания договора; определено место договора прямой смешанной перевозки грузов в системе транспортных договоров; определена правовая конструкция договора прямой смешанной перевозки грузов, договор характеризуется как организационный договор смешанного типа; выявлены проблемы идентификации субъектов ответственности и порядка предъявления требований к ним; определены модели правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов на основе международного и российского права; сформулированы коллизионные принципы применения норм международного и национального права при регулировании отношений из договора международной прямой смешанной перевозки грузов, очерчена сфера их действия в современных условиях.

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в построении научно-обоснованной системы правового регулирования прямых смешанных перевозок грузов. Разработанные в диссертационном исследовании новые теоретические подходы позволили сформировать научную концепцию модернизации правового режима прямых смешанных перевозок грузов и пересмотреть сложившиеся представления о юридической природе данного вида договора.

Практическая значимость работы заключается в том, что его выводы и положения могут быть использованы для дальнейшего совершенствования законодательства, регулирующего прямые смешанные перевозки грузов, в частности принятия унифицированного закона о прямых смешанных перевозках в РФ. Полученные результаты могут быть полезны в толковании норм права, в судебной практике при правоприменении. Результаты исследования могут оказаться весьма полезными транспортным компаниям, выступающих в роли перевозчиков или операторов прямой смешанной перевозки, при подготовке договоров на перевозку грузов несколькими видами транспорта дабы заранее предположить и заложить в договор правильную юрисдикцию и регламентацию норм ответственности во избежание возможных коллизий и конфликтов законодательства. Теоретические и научно-практические разработки диссертационного исследования могут стать полезными при осуществлении научно-педагогической деятельности в вузах, формировании и совершенствовании учебных программ и курсов транспортного, гражданского и международного частного права.

Степень научной разработанности темы исследования.

Теоретико-правовые основы исследования. Большое внимание правовому режиму мультимодальных перевозок грузов в отечественной литературе уделяют Т. Е. Абова, М. К. Александров-Дольник, М. И. Брагинский, В. В. Витрянский, В. Н. Гречуха, В. А. Егiazаров, П. В. Куренков, Г. А. Левиков, С. Ю. Морозов, Т. Н. Нешатаева, О. Н. Садиков, В. Т. Смирнов, Н. А. Троицкая. В вопросах исследования особенностей правового регулирования международных мультимодальных перевозок зарубежная литература использовалась такими авторами, как Б. Соер, П. Багден, М. Гюнер-Озбек, К. Хаак, М. Хук, М. Стурли и другие. Ряд диссертационных работ, в частности, исследования посвящены изучению отдельных аспектов мультимодальных перевозок грузов: Н.Н. Остроумова “Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок”, З. М. Стасюк “Правовые вопросы грузовых перевозок на железнодорожно-водном транспорте с использованием морских паромов”, В. В. Тюп “Договор перевозки при мультимодальных перевозках: теоретические и практические аспекты”, Н. Н. Тютрина “Транспортные обязательства”.

Современный правовой режим международных перевозок в России недостаточно изучен. В существующих работах российских и зарубежных авторов, посвященных договору международной прямой смешанной перевозке грузов, отсутствует единое видение проблемы формирования института прямой смешанной перевозки грузов, его структуры и места в системе других транспортных договоров.

Диссертация является самостоятельным исследованием, в котором решен ряд научных проблем, имеющих важное теоретическое и практическое значение.

Научные результаты нашли свое полное отражение в научных публикациях автора.

Объектом диссертационного исследования являются правоотношения, возникающие при осуществлении прямых смешанных перевозок грузов. Основой этих правоотношений, является договор прямой смешанной перевозки грузов. В связи с этим основным объектом диссертационного исследования является комплекс гражданско-правовых отношений сторон этого договора.

Предметом исследования являются транспортные договоры, отечественное и зарубежное законодательство, условия договора перевозки, определяющие правовой режим прямых смешанных перевозок грузов, а также судебная практика и доктринальные источники в этой сфере.

Цель исследования состоит в разрешении наиболее широкого круга теоретических и практических проблем, возникающих в связи с осуществлением прямых смешанных перевозок грузов, в формировании на основании полученных результатов теоретической концепции модернизации и унификации законодательства в сфере прямых смешанных перевозок грузов и обосновании ее практического применения.

Достижение данной цели осуществлялось посредством решения следующих основных задач:

- показать становление и развитие прямых смешанных перевозок грузов, исследовать их предпринимательские свойства;
- исследовать отечественное законодательство, международные транспортные конвенции в области регулирования унимодальных перевозок на различных видах транспорта, распространяющих свое действие на прямые смешанные перевозки грузов;
- исследовать причины, тенденции и перспективы процесса международной унификации законодательства, регулирующего прямые смешанные перевозки, пути его регулятивного воздействия на поведение участников отношений по прямой смешанной перевозке грузов и их месте в международном и внутригосударственном праве;
- выявить специфику договора прямой смешанной перевозки грузов, характеризующую его правовую природу;
- исследовать порядок заключения договора прямой смешанной перевозки груза и раскрыть юридическое значение его формы;
- выявить особенности договорного регулирования прямых смешанных перевозок грузов;
- определить место договора прямой смешанной перевозки груза в современной системе транспортных договоров;
- рассмотреть договор прямой смешанной перевозки грузов на основании позиций российской и зарубежной доктрины, определить его характеристику и особенности, показать практику его применения;
- рассмотреть субъектный состав и проблемы ответственности оператора прямой смешанной перевозки груза за неисполнение (ненадлежащее) исполнение договора прямой смешанной перевозки груза;

- выработать рекомендации и предложения по совершенствованию действующего законодательства и правоприменительной практике в сфере прямых смешанных перевозок груза.

Наиболее значимые результаты исследования:

1. В диссертации прямая смешанная перевозка груза - это договорное отношение, которое включает в себя разнообразные услуги (перевозка, хранение, перевалка и др.), связанные с организацией процесса перевозки груза двумя и более видами транспорта по единому документу. Все эти услуги связаны между собой, последовательны и от точного и своевременного выполнения каждой услуги зависит целостность и полнота выполнения всей перевозки. Такая перевозка представляет собой единый транспортный процесс. Поэтому прямую смешанную перевозку грузов следует рассматривать как комплексное правоотношение, а не набор отдельных услуг, формирующих цепочку различных правоотношений.

2. В диссертации доказано, что значимым признаком прямой смешанной перевозки груза является непрерывность и целостность процесса перевозки. При осуществлении прямой смешанной перевозки происходит такого рода организационное взаимодействие различных видов транспорта, экономической эффективности, которого не может достичь простое сочетание нескольких видов транспорта с оформлением отдельных договоров перевозки. Правовая конструкция прямой смешанной перевозки призвана обеспечить достижение единой предпринимательской цели разнородных участников перевозки – наиболее эффективную доставку груза из одного места в другое. Структура отношений по прямой смешанной перевозке представляет собой объективное объединение различных перевозочных процессов в структурно упорядоченное целостное единство, обладающее относительной самостоятельностью, устойчивостью и автономностью функционирования.

3. Правоотношения по прямой смешанной перевозке обладают структурным своеобразием и классифицируются как единое правоотношение, складывающееся из нескольких разновременно возникающих правоотношений. Первым по времени возникновения является правоотношение между сторонами договора – грузоотправителем и оператором прямой смешанной перевозки. Вторыми формируются правоотношения между оператором прямой смешанной перевозки и сторонами-субподрядчиками, которые фактически выполняют функции по прямой смешанной перевозке в порученной им части. Из названных правоотношений первое является основным, вторые носят вспомогательный характер по отношению к основному. Любое из них является комплексным, т.е.

состоящим из совокупности простых правоотношений /в содержание простого правоотношения входит одно правомочие и корреспондирующая ему обязанность/.

4. В диссертации обосновано, что регулирование и оформление прямой смешанной перевозки грузов осуществляется на основании гражданско-правового договора, который выступает в качестве единственного правового регулятора правоотношений по прямой смешанной перевозке грузов. Данный договор должен образовывать и координировать правовые связи между участниками договора прямой смешанной перевозки, определять их общие цели, основанные на общих интересах сторон, предмет и содержание договорных отношений, обеспечить защиту прав и законных интересов участников.

5. В диссертации выявлено, что договор прямой смешанной перевозки представляет собой пример организационного договора, так как в нем условие о предмете договора состоит из двух частей: конститутивной – основополагающей части, содержание которой составляет определяющее условие об организации перемещения груза из начального пункта маршрута в конечный и передачи груза получателю; функциональной, определяющей состав последующих действий, необходимых для достижения цели договора – доставки груза конечному получателю. Заключение договора прямой смешанной перевозки грузов подразумевает факт организации различных перевозочных процессов: своевременной подачи различных видов транспорта, разумное их сочетание, избежание простоев, слаженная деятельность по погрузке/выгрузке/перегрузке. Сделан вывод, что договор прямой смешанной перевозки грузов является организующим договором, а договоры, заключаемые во исполнение прямой смешанной перевозки, - организуемыми. Организационный элемент входит в структуру правоотношения по прямым смешанным перевозкам грузов, как регулятор складывающихся в будущем имущественных правоотношений по фактическому осуществлению прямой смешанной перевозки грузов. Это означает, что договор прямой смешанной перевозки самостоятельно формирует систему транспортных договоров, связанных между собой.

6. В диссертации обосновано, что по своей правовой конструкции договор прямой смешанной перевозки грузов является консенсуальным, так как он основан на предварительном согласовании всех условий прямой смешанной перевозки грузов, видов транспорта, участвующих в прямой смешанной перевозке, мест перевалки и т.д., и заключается в момент достижения соглашения между грузоотправителем и оператором простой смешанной перевозки по всем существенным условиям до передачи груза к перевозке. В связи с чем, дата заключения договора прямой смешанной перевозки и дата фактической передачи груза к перевозке никогда не совпадут.

7. В диссертации обосновано, что по своей правовой природе договор прямой смешанной перевозки грузов является смешанным договором *SuiGeneris*, означающий «уникальная правовая конструкция». Перевозка является частью того набора услуг, который предлагается исполнить в рамках прямой смешанной перевозки грузов. Сделан вывод, что в обязательстве по прямой смешанной перевозке действия по приему, перегрузке, перевалке, хранению и выдаче груза имеют такое же значение, как и перевозка. Действия по перевозке не имеют приоритета над иными элементами содержания обязательства прямой смешанной перевозки грузов. Поэтому «перевозка», как элемент договора прямой смешанной перевозки груза, не поглощает другие элементы, связанные с началом и окончанием перевозки. Все элементы договора прямой смешанной перевозки груза являются юридически равными.

8. В диссертации разработана «добровольная» модель документа по оформлению прямых смешанных перевозок грузов. В данном документе должно быть отмечено, что документ является мультимодальным, указаны основные данные о грузе, пути следования, грузоотправителе/грузополучателе, операторе перевозки, перевозчиках, участвующих в прямой смешанной перевозке, пунктах погрузки/выгрузки/перевалки, иную необходимую информацию. Так как модель документа является добровольной, согласие на его оформление должны дать все участники прямой смешанной перевозки.

9. В диссертации разработано понятие «Единый электронный транспортный мультимодальный документ». Единый электронный транспортный мультимодальный документ – это документ, который оформляется на всю прямую смешанную перевозку и является неотъемлемой частью мультимодальной электронной фрахтовой системы. Доказано, что необходимым условием применения Единого электронного транспортного мультимодального документа является его использование в мультимодальной электронной фрахтовой системе, которая бы связывала интермодальные и внутренние транспортные сети различных государств. Данная система предназначена для обеспечения легитимности электронного документооборота для всех участников прямой смешанной перевозки на всем протяжении пути.

10. В диссертации определен правовой статус оператора прямой смешанной перевозки грузов. «Оператор прямой смешанной перевозки» является многофункциональной категорией, поскольку оператор одновременно может действовать в качестве перевозчика, экспедитора и отправителя груза. Оператор прямой смешанной перевозки рассматривается как субъект права, в содержание обязанностей которого входит как организация и осуществление перевозки по договору, так и оказание дополнительных услуг, таких как хранение груза,

перегрузка, перевалка и т.д. Оператор вступает в договорные отношения с субподрядчиками и фактическими перевозчиками, осуществляет расчеты с ними за выполненные работы и несет ответственность перед своим клиентом за груз на всем пути следования. Его основной задачей становится установление контроля над грузом. Оператор характеризуется в качестве участника перевозки, принимающего на себя ответственность за соблюдение договорных обязательств, как в отношении фактических перевозчиков, так и в отношении грузоотправителя.

11. В диссертации обосновано, что юридическая ответственность оператора прямой смешанной перевозки за утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке регулируется двумя видами правовых режимов: Режим единой системы ответственности; Режим сетевой системы ответственности.

При единой системе ответственности одинаковый режим ответственности оператора применяется ко всей прямой смешанной перевозке, независимо от стадии, на которой произошли утрата, повреждение или задержка доставки груза.

При сетевой системе ответственности ответственность оператора зависит от локализации ущерба, т.е. от того на какой стадии перевозки и на каком виде транспорта произошло причинение ущерба, определяется на основании международных транспортных конвенций или национального законодательства, применимого к тому виду транспорта, на котором причинен ущерб.

Установлено, что в настоящее время ответственность оператора прямой смешанной перевозки за утрату или повреждение груза является сетевой и будет зависеть от того, на какой стадии перевозки возник ущерб.

Доказано, что применение сетевой ответственности оператора прямой смешанной перевозки не способствует ее единообразию, поскольку при заключении договора прямой смешанной перевозки невозможно предусмотреть конкретный размер ответственности оператора, так как она будет зависеть от того, на каком виде транспорта произошел ущерб.

12. В диссертации установлено, что каталог исключений из ответственности морского перевозчика за несохранность перевозимых грузов приводит к ограничению материальной ответственности перевозчика, что противоречит интересам грузовладельцев, поскольку не покрывает всех их убытков. При наличии указанных в каталоге обстоятельств, бремя доказывания вины перевозчика ложится на грузоотправителя или грузополучателя, тогда как обычная предпринимательская ответственность характеризуется наличием вины предпринимателя, отсутствие которой доказывается лицом, нарушившим обязательство.

Гаагско-Висбийские Правила, регулирующие морские перевозки грузов, содержат самый большой перечень исключений из ответственности перевозчика, что составляет конкуренцию с нормами, регулирующими перевозки грузов на других видах транспорта. При прямых смешанных перевозках происходит соединение нескольких видов транспорта, что является основанием применения разного по объему перечня исключений из ответственности. Оператор прямой смешанной перевозки не всегда является непосредственным перевозчиком, что может послужить поводом возложения на него полной материальной ответственности, как обычного участника предпринимательской деятельности. Поэтому в диссертации предлагается, во избежание привлечения оператора прямой смешанной перевозки к полной предпринимательской ответственности за утрату или повреждение груза, следует указывать, что оператор вправе воспользоваться каталогом исключений из ответственности перевозчика того вида транспорта, на котором был причинен ущерб.

13. В диссертации содержится обоснование применения транспортных конвенций, регулирующих перевозки на различных видах транспорта, к отношениям по прямой смешанной перевозке грузов. Сделан вывод, что в случае причинения ущерба при исполнении перевозки различными видами транспорта, при условии, что в транспортном документе, того вида транспорта, который инициировал прямую смешанную перевозку, сделана отметка о мультимодальности перевозки, ответственность оператора прямой смешанной перевозки определяется режимом того вида транспорта, на котором возник ущерб, а не режимом перевозки вида транспорта, который инициировал перевозку на основании выпущенного им документа. Однако, если ущерб не является локализованным, то оператор будет нести ответственность за ущерб по условиям того вида транспорта, который последним участвовал в перевозке и сдал груз получателю. Сделанный вывод показывает на несправедливость применения сетевой ответственности и необходимость формирования единой ответственности.

Методологическую основу исследования составляют как общенаучные методы познания, так и специальные научные методы, применяемые в области правовых исследований. В частности, при рассмотрении проблем регулирования прямых смешанных перевозочных отношений применялись специальные методы юридического познания действительности: формально-юридический, сравнительно-правовой методы, методы грамматического, логического и системного толкования правовых норм, историко-правовой и технико-юридический методы познания, а также правовое моделирование, концепция экономического детерминизма и метод рациональной реконструкции развития знаний и институтов.

Эмпирическую базу исследования составили международные соглашения, российское гражданское законодательство в широком смысле, включая подзаконные нормативные акты, акты федеральных органов исполнительной власти. Использованы материалы практики Верховного Суда РФ, Высшего Арбитражного Суда РФ, судов общей юрисдикции, арбитражных судов, зарубежной судебной практики. Привлечены документы международных организаций, законодательные материалы СССР, зарубежных стран.

