

Ответственность как механизм достижения эквивалентности в отношениях сторон транспортных договоров

Научный руководитель – Филиппова Софья Юрьевна

Алиев Мирвюсал Гамлет оглы

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Кафедра коммерческого права и основ правоведения, Москва, Россия

E-mail: alievmirg@mail.ru

Тезис 1. В отношениях сторон транспортных договоров наличествует не объективная, а *субъективная эквивалентность* предоставлений. Это связано с тем, что в виду специфики транспортных обязательств предоставления понимаются сторонами как равноценные – каждый участник обязательства вкладывает ресурс, *понимаемый им* как равноценный за ту или иную услугу или товар [2]. Данный подход характерен для англо-американского права, в котором распространено понимание, что эквивалентность предоставлений в двусторонних договорах (*consideration*) является сугубо *субъективной* категорией и зависит от того, что установлено в договоре самими сторонами.

Тезис 2. Предлагаемый подход к понимаю транспортных договоров как субъективно эквивалентных базируется на том, что *субъективное* представление об эквивалентности как раз и выражается в *соразмерности цели и средства* [1]. Доктрина *consideration* в английском праве требует наличия встречного предоставления, но не предполагает его эквивалентности [3]. Более того, в соответствии с общим правилом даже символическое встречное предоставление (*peppercorn theory*) признается достаточным для заключения договора, если стороны достигли соглашения о таком предоставлении [3]. Это вызвало необходимость выработать специальные *механизмы ответственности*, направленные на предотвращение существенного дисбаланса обязанностей сторон в сфере транспортных договоров. Большой вклад в это внесла система *common law*, которая в XIX в. (например, *Interstate Commerce Act 1887*) ограничила повальное включение сильной стороной договора условий, освобождающих ее от ответственности за сохранность грузов (*Railroad Co. v. Lockwood [1873]*; *Peek v. The North Staffordshire Railway Company [1863]*).

Тезис 3. По договору *буксировки* буксировщик по общему правилу не отвечает за сохранность объекта, если иное не установлено соглашением. В международной практике риски распределяются *knock-for-knock* оговорками [4], где каждая сторона сама возмещает ущерб своему имуществу независимо от вины другой, как это закреплено в стандартном договоре *TOWCON 2021* [6]. Английские суды (*A Turtle Offshore SA v Superior Trading Inc [2008]*) подтверждают применение таких оговорок на *безвиновной* основе. Американские суды (*Bisso v. Inland Waterways Corp [1955]*) считают недействительным полное освобождение буксировщика от ответственности за допущенную небрежность. Английская практика полагается больше на волю сторон при распределении рисков, тогда как американская вводит внешнее ограничение для защиты потенциально более слабой стороны для защиты публичного интереса. Регулирование в РФ занимает промежуточную позицию, позволяя сторонам свободно определять условия, но устанавливает специальные правила. С одной стороны, императивные нормы КТМ РФ не содержат прямого запрета на освобождение от ответственности. С другой, есть ряд специальных норм, которые по общему правилу автоматически распределяют риски. Например, если буксировка осуществляется в сложных ледовых условиях, ст. 231 КТМ РФ освобождает владельца

буксира от ответственности за повреждения буксируемого судна льдами, если не доказано, что ущерб причинен по его вине.

Тезис 4. Мультимодальная перевозка осуществляется по единому договору разными видами транспорта, и ее ключевая проблема — **неодинаковые** пределы ответственности на разных этапах. Из-за применения различных правовых режимов (например, 2 СПЗ/кг на море против 8,33 СПЗ/кг на автотранспорте, в соответствии со ст. IV, правилом 5 (а) Гаагско-Висбийских правил) эквивалентность предоставлений может нарушиться, если груз повредят там, где лимит ниже его реальной стоимости. Таким образом, возникает вопрос – возмещать ущерб по **минимальной** планке или по правилам **конкретного** этапа перевозки. Выделяется два подхода к проблеме [5]. **Сетевой** подход решает эту проблему, применяя к каждому участку его стандарт ответственности, но требует точного установления места аварии. **Едиобразный** подход, напротив, распространяет на весь маршрут единые правила. ФЗ «О прямых смешанных перевозках» вводит модель **единого** договора, где один перевозчик отвечает перед клиентом за всю перевозку, с правом регресса к другим участникам. Верховный суд США поддерживает единый стандарт на всем пути (*Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby* [2004]), а Апелляционный суд Англии (*Quantum Corporation Inc. & Ors v. Plane Trucking Ltd* [2002]) выступает за применение более высоких стандартов Конвенции CMR к дорожному этапу (при его наличии).

Тезис 5. По договору фрахтования (ст. 787 ГК РФ) фрахтовщик обеспечивает в том числе вместимость транспорта за плату. В рейсовом чартере эквивалентность обеспечивается через оплату фрахта и компенсационные механизмы ответственности. Так, устанавливаются нормы **стальнойного** времени, и если фрахтователь задерживает судно сверх этого срока, он уплачивает **демередж**. Также может согласовываться **диспач** – премия за досрочное исполнение обязательства по передаче груза. Дополнительно действует правило **мертвого фрахта** – при непредоставлении обещанного объема груза фрахтователь все равно оплачивает незаполненное пространство. В тайм-чартере судовладелец предоставляет судно с экипажем на период, а фрахтователь платит фрахт и использует судно для перевозок. Для баланса интересов включается оговорка **off-hire** [7]: за время, когда судно не находится в распоряжении фрахтователя по предусмотренным договором причинам, фрахт не начисляется. Английская судебная практика толкует такие оговорки **строго** (*Mareva Navigation Co. LTD. v. Canaria Armadora S.A.* [1977]): только **перечисленные** в договоре случаи освобождают сторону от платы, во всех прочих ситуациях обязанность платить фрахт остается, даже если использование судна затруднено внешними факторами.

Источники и литература

- 1) Кнелъц А.М. Синаллагма в договорном праве // Договоры и обязательства: Сборник работ выпускников РШЧП. Т. 1. М., 2018.
- 2) Максоцкий Р.А. Возмездность и безвозмездность в современном гражданском праве. М., 2002.
- 3) Халфина Р.О. Договор в английском гражданском праве. М., 1959.
- 4) Parchomovsky G., Stavang A. Contracting around tort defaults: the knock-for-knock principle and accident costs. 2013.
- 5) URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/003r.pdf>
- 6) URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/towcon-2021/>

- 7) URL: <https://www.lexisnexis.co.uk/legal/commentary/halsburys-laws-of-england/carrriage-carriers/off-hire-clauses>