

ТРУДЫ ТОМСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА  
имени В. В. КУЙБЫШЕВА

---

Тем 183

Серия юридическая

# ВОПРОСЫ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА И ПРАВА



ИЗДАТЕЛЬСТВО ТОМСКОГО УНИВЕРСИТЕТА  
Томск — 1966

Б. Л. ХАСКЕЛЬБЕРГ

### УЧЕТ ВИНЫ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ И ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ РАЗМЕРА ВОЗМЕЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ ЗА УТРАТУ И ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА

Обеспечение сохранности перевозимых грузов всеми видами транспорта является важной государственной задачей. Около 40 млн. тонн различных народнохозяйственных грузов, постоянно находящихся в вагонах и трюмах судов, на складах железнодорожных станций, в морских и речных портах, представляют собой огромные ценности, принадлежащие народу. Перевозка этих ценностей в состоянии, позволяющем максимально использовать их потребительские свойства, является важнейшей задачей транспортных предприятий, закрепленной в транспортных уставах и кодексах. Утрата и повреждение грузов при перевозке наносит нашему народному хозяйству невозместимый ущерб. Устранение причин несохранности грузов является одним из условий успешного выполнения поставленной Программой КПСС задачи — «...добиваться строжайшей экономии и бережливости, сокращения потерь, снижения себестоимости и повышения рентабельности производства».

Целость и сохранность перевозимых грузов зависит не только от правильной организации перевозок транспортными предприятиями, неуклонного соблюдения всеми их работниками установленных правил перевозки. Немаловажная роль в обеспечении сохранности грузов принадлежит другим участникам перевозочного правоотношения — грузоотправителю и грузополучателю, осуществляющим своими средствами ряд операций, предшествующих непосредственно перевозке или завершающих ее (упаковку, погрузку и разгрузку перевозимой продукции). Надлежащая упаковка, погрузка, соблюдение отправителем других правил, установленных в целях предотвращения утраты и повреждения грузов, как и выгрузка получателем с соблюдением действующих правил являются необходимыми условиями сохранности перевозимой продукции.

Перевозка сама по себе не является вредоносным фактором, если соблюдены установленные правила, а сами эти правила обеспечивают предотвращение утраты или повреждение грузов во время перевозки.

Как показывает практика, в абсолютном большинстве случаев факты утраты или повреждения перевозимых ценностей являются результатом нарушений установленных правил упаковки, погрузки, перевозки или выгрузки, допущенных участниками перевозочного правоотношения. Лишь в исключительных случаях нарушение целостности и сохранности груза может возникнуть в результате случайных обстоятельств, предвидеть или предотвратить которые было невозможно. Убытки от утраты или повреждения груза, вызванные такими обстоятельствами, подлежат

распределению в соответствии с правилом о риске случайной гибели имущества. Убытки же, причиненные нарушением обязанностей по тарированию, погрузке, выгрузке или нарушением нормального льдосолевого снабжения в пути и др., должны быть возложены на виновного нарушителя установленных правил, на их причинителя.

Это диктуется требованиями хозрасчета, используемого социалистическими предприятиями, как метода хозяйствования и позволяющего индивидуализировать, а следовательно, и оценивать результаты их деятельности, а равно стимулирующего материальную заинтересованность предприятий в максимально эффективном использовании материальных ресурсов.

Возложение имущественной ответственности за вредоносные результаты неправильных действий участников гражданского оборота — социалистических предприятий и организаций — на виновного причинителя неразрывно связано с задачей всемерного усиления хозяйственного расчета, записанной в программе КПСС.

Гражданская ответственность за утрату и повреждение грузов в процессе перевозки призвана стимулировать бережное отношение всех участников перевозочного правоотношения к перевозимым ценностям, неуклонное соблюдение правил, направленных на обеспечение сохранности перевозимых грузов, а равно возмещение ущерба, вызванного утратой или повреждением груза.

Необходимым условием выполнения этих функций является применение гражданской ответственности в отношении лиц, допустивших правонарушения, в результате которых возникли убытки.

При перевозке грузов железными дорогами (а также др. видами транспорта) их утрата и повреждение могут наступить вследствие невыполнения обязанностей перевозчиком, грузоотправителем либо грузополучателем. При решении вопроса, кто в каждом случае неисправной перевозки должен нести гражданскую ответственность, органы госарбитража устанавливают виновного участника перевозочного правоотношения.

Нередко, однако, ущерб грузу причиняется виновными действиями не одного из участников перевозочного отношения — перевозчика, грузоотправителя или получателя груза, а двух, либо всех участников. Каждый хозорган, вызвавший ущерб своими неправомерными виновными действиями или содействовавший его увеличению, должен нести гражданскую ответственность. Это вытекает из требований хозрасчета и диктуется необходимостью применения мер правового воздействия и каждому участнику правоотношения, нарушившему свои договорные обязанности. Отсюда возникает проблема учета вины грузоотправителя и грузополучателя,

В течение длительного времени в советской юридической литературе вопрос о допустимости применения принципа смешанной ответственности в правоотношениях по железнодорожным грузовым перевозкам оставался дискуссионным. Дискуссионный характер этого вопроса связывался с тем, что ни один из уставов железных дорог или какие-либо другие нормативные акты не содержали и не содержат прямых указаний о распределении ответственности между железной дорогой и другими участниками перевозки. С другой стороны, в действующем Уставе железных дорог, как и в прежних уставах, имеется правило, согласно которому железная дорога освобождается от материальной ответственности за утрату и повреждение груза, которые произошли по вине грузоотправителя или грузополучателя (п. п. «а», «в», «г», ст. 148 и п. п. «а», «в», ст. 149 Устава 1964 г.). Из этого правила на первый взгляд

напрашивается вывод о том, что за утрату, порчу и повреждение груза железная дорога не может нести ответственность, если установлена вина грузоотправителя либо грузополучателя, и напротив, она не должна быть освобождена от ответственности при наличии ее вины в несохранности груза. Некоторые авторы так и считали, что при наличии предусмотренных в Уставе железных дорог обстоятельств железная дорога должна быть освобождена от ответственности; если таких обстоятельств не установлено, дорога должна нести полную ответственность<sup>1)</sup>. Вывод о недопустимости применения принципа смешанной ответственности по договору железнодорожной перевозки подкреплялся ссылкой на известное определение Верховного Суда СССР от 26 мая 1945 г.<sup>2)</sup> Другие исходили из неприменимости смешанной ответственности «...по правоотношениям, подпадающим под действие специальных законов, по смыслу которых должник либо полностью отвечает за убытки, либо полностью освобождается от возмещения их»<sup>3)</sup>.

В качестве аргумента против допустимости применения смешанной ответственности в рассматриваемых правоотношениях приводилась ссылка на то, что при той подробности, с которой Устав регулирует ответственность железных дорог и той роли, которую выполняют железные дороги в грузообороте страны, в Уставе содержалось бы прямое указание, как это сделано в Воздушном кодексе (1935 г.—Б. Х.), если бы признавалось необходимым применение смешанной ответственности. «Поэтому умолчание в уставе железных дорог о смешанной ответственности следует рассматривать не иначе, как указание на недопустимость ее применения»<sup>4)</sup>.

С приведенными утверждениями невозможно согласиться. Верно, что законодательство о железнодорожных перевозках не знает правила о смешанной ответственности. Но, как это уже отмечалось в литературе<sup>5)</sup>, законодательство не содержит и указаний, запрещающих применение смешанной ответственности по железнодорожным перевозкам. При отсутствии прямого решения этого вопроса в законе нельзя было, как нам представляется, утверждать, что умолчание закона нужно расценивать как запрещение применения смешанной ответственности. Как можно было с этих позиций обосновать различное решение рассматриваемого вопроса в законодательстве, регулирующем железнодорожные и воздушные перевозки по кодексу 1935 г.? Даже при той оговорке о подобном регулировании в Уставе железных дорог отношений по перевозке, которую делает К. К. Яичков, неприемлем вывод — что не дозволено законом, то запрещено. До принятия Основ гражданского законодательства принцип ограничения ответственности должника при наличии и вины кредитора вообще не был законодательно закреплен. Однако он применялся как в договорных, так и во внедоговорных правоотношениях. Применялся и в транспортных правоотношениях, в том числе по договору железнодорожной перевозки.

<sup>1)</sup> Л. М. Гринберг. Судебные споры с железными дорогами по поводу утраты, недостачи и повреждения грузов. М., 1947, стр. 109. В. Н. Изволенский. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. 1955, стр. 101. Такого же мнения А. А. Файнштейн. Основные правовые особенности ответственности железных дорог СССР, возникающей из перевозки грузов. Доклады и сообщения, вып. 4, ч. 1. Львовский государственный университет, 1953, стр. 30.

<sup>2)</sup> См.: «Судебная практика», 1945. Вып. IV, стр. 27.

<sup>3)</sup> В. А. Рясенцев. Некоторые вопросы общей части обязательственного права в судебной практике. «Социалистическая законность», 1951, № 10, стр. 37.

<sup>4)</sup> К. К. Яичков. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. 1958, стр. 250.

<sup>5)</sup> См.: М. А. Тарасов. Договор перевозки по советскому праву. М., 1954, стр. 85—88; Х. И. Шварц. Договор автомобильной перевозки. 1955, стр. 95—97.

Основной аргумент противников применения принципа смешанной ответственности, состоящий в том, что Устав якобы предусматривает полное освобождение дороги от ответственности при наличии вины отправителя или грузополучателя и устанавливает полную ответственность ее при наличии вины перевозчика в несохранности груза, исходит из ошибочного толкования соответствующих норм Устава железных дорог. Устав предусматривает освобождение дороги от ответственности, если несохранность груза наступила только вследствие вины грузоотправителя или грузополучателя. Но встречается ряд случаев несохранности груза, наступившей вследствие обоюдной вины дороги и клиента. Полное освобождение в этих случаях дороги от ответственности так же не соответствует нормам Устава, как и возложение на нее полной ответственности.

Прежняя судебная практика в отдельных случаях допускала ограничение объема ответственности железной дороги по мотивам наличия вины грузоотправителя или грузополучателя. Так, судебная коллегия по гражданским делам Верховного суда РСФСР оставила в силе решение, которым с железной дороги и грузоотправителя убытки взысканы в равных долях при следующих обстоятельствах. В прибывшем на станцию назначения масле сливочном обнаружена заплесневелость и в части мест — следы зачистки. Возвращая против иска, перевозчик ссылался на отправку недоброкачественного масла грузоотправителем. Последний ссылался на допущенную железной дорогой просрочку в доставке груза на 5 суток при температуре в вагоне 0°, что могло привести к порче груза<sup>6)</sup>.

Судебная практика, однако, не отличалась последовательностью и единообразием. Серьезное влияние оказало на нее известное определение судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда СССР 1945 г.

Ряд советских юристов критикует точку зрения, исключаящую возможность применения смешанной ответственности, и обосновывает применение этого принципа<sup>7)</sup>. Однако проблема остается недостаточно исследованной. Не получила еще освещения в литературе арбитражная практика по этому вопросу, которая последовательно исходит из принципиального положения о допустимости применения смешанной ответственности по перевозочным правоотношениям. Точка зрения Госарбитража при Совете Министров РСФСР по этому вопросу выражена в одном из его решений, опубликованном под тезисом: «Если в снижении качества скоропортящегося груза виноваты грузоотправитель и железная дорога, то Госарбитраж при вынесении решения может применить принцип смешанной ответственности». Установив, что грузоотправитель отгрузил горбушу без рассортировки и удаления свободной соли (вопре-

<sup>6)</sup> Определение по д. 6744—28 1958 г. См., однако, опубликованное определение в «Советской юстиции» (1959, № 8, стр. 87), в котором высказаны соображения о недопустимости возложения ответственности по договору перевозки на железную дорогу и грузоотправителя.

<sup>7)</sup> См.: А. М. Белякова. Вопросы ответственности железных дорог по договору перевозки грузов в практике Верховного Суда СССР. (Уч. записки МГУ, вып. 168, Труды юридического факультета, кн. 7, 1954, стр. 40—42; стр. 38—40); ее же. Договор железнодорожной перевозки грузов в кн.: «Вопросы советского гражданского права в практике суда и арбитража» Изд. МГУ, стр. 387—389; М. А. Тарасов. Указ. соч., стр. 85—88; Х. И. Шварц. Указ. соч., стр. 95—97; Б. Б. Черепанин. Ответственность сторон в договоре буксировки по советскому гражданскому праву. Очерки по гражданскому праву. Изд. ЛГУ, стр. 156—157; В. А. Апраксин. К вопросу о смешанной ответственности железнодорожного транспорта и его клиентуры за сохранность перевозимых грузов. Материалы научной конференции аспирантов. Ростов-на-Дону, госуниверситет, 1961, стр. 326—328.

ки указанию госинспекции по качеству), а железная дорога нарушила температурный режим в пути, вследствие чего наступило снижение качества рыбы, Госарбитраж возложил ответственность в равных долях на грузоотправителя и перевозчика<sup>8)</sup>.

В ст. 37 Основ гражданского законодательства установлено, что если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, суд, арбитраж или третейских суд соответственно уменьшает размер ответственности должника. Применение этого правила к транспортным правоотношениям не может вызывать никаких сомнений.

Однако отсюда нельзя делать вывод, что принцип смешанной ответственности должен применяться во всех случаях, когда ущерб грузу причинен виновными действиями не одного из участников перевозочного правоотношения, а двух или всех.

В связи с преимущественно отрицательным решением судебной практикой и рядом ученых вопроса о допустимости применения принципа смешанной ответственности за сохранность груза при железнодорожной перевозке, усилия направлялись на обоснование этого положения. Вопросы же, связанные с учетом вины грузоотправителя и грузополучателя и ограничения в связи с этим объема возмещения перевозчиком, естественно, остались неисследованными.

Сохранность груза обеспечивается соблюдением установленных правил погрузки, упаковки, перевозки, разгрузки и др. всеми участниками правоотношения грузовой перевозки. Нарушение этих правил может быть допущено перевозчиком, грузоотправителем либо получателем груза каждым в отдельности или в сочетании с нарушениями другого (других) участника. В любом случае виновного противоправного поведения субъектов правоотношения, находящегося в причинной связи с возникшими убытками, должна наступать гражданская ответственность виновного лица. Однако форма ответственности не является одинаковой в разных вариантах сопряжения вины одного из участников договора перевозки с виной других участников. В практике и в литературе не всегда разграничивают различные случаи сочетания виновного поведения участников перевозочного правоотношения и как следствие этого — различные формы их ответственности, в связи с чем делаются неправильные выводы.

Так, Я. Брагинский, критикуя постановление Пленума Верховного Суда СССР от 21 февраля 1958 г.<sup>9)</sup>, в частности, пишет: «Не решен, например, вопрос о подведомственности споров при смешанной вине отправителя и перевозчика, т. е. в случаях, когда установлена значительная недостача груза по вине отправителя и порча (повреждение) товара на незначительную сумму по вине перевозчика<sup>10)</sup>». Здесь совершенно неправильно приведенные обстоятельства квалифицируются в качестве случая смешанной вины. Недостача груза в данном примере причинно не связана с противоправным поведением перевозчика точно так же, как порча не находится в причинной связи с неправомерными действиями отправителя. Каждое из неправильных действий участников перевозки вызвало вполне самостоятельный результат в виде точно определенной суммы убытков, которые и подлежат возмещению в полном объеме

<sup>8)</sup> См.: «Советская юстиция». 1960, № 11, стр. 31.

<sup>9)</sup> См.: Бюллетень Верховного Суда СССР. 1958, № 2.

<sup>10)</sup> См.: «Социалистическая законность». 1958, № 10, стр. 25. Неточно высказывание о «смешанной ответственности» С. Буткевича. См.: «Ответственность железных дорог за повреждение груза». «Советское право», 1963, № 6, стр. 94 (на укр. яз.).

причинителями по принципу раздельной ответственности. Связь между результатом противоправных действий перевозчика и грузоотправителя в данном случае вытекает из того, что надлежащее исполнение ими своих обязательств направлено на удовлетворение интересов грузополучателя и состоит в том, что допущенные нарушения вызвали отрицательные последствия в имущественной сфере последнего. Но этой связи совершенно недостаточно для утверждения о смешанной вине.

Исходя из отмеченных соображений, следует признать совершенно правильным применение раздельной, а не смешанной ответственности грузоотправителя и железной дороги в следующем примере.

Отправленный в адрес Кемеровской базы Росмясорыбторг груз доставлен на станцию назначения в исправном вагоне с ненарушенными пломбами отправителя. Коммерческим актом зафиксирована недостача и порча мяса. Исходя из того, что дорога не обеспечила нормальное льдоснабжение вагона в пути, убытки от порчи мяса в сумме 832 руб. 05 коп. взысканы с нее. Стоимость недостающего мяса 347 руб. 85 коп. отнесена на счет отправителя<sup>11)</sup>.

В данном примере точно установлен размер ущерба, причиненного противоправными действиями отправителя и железной дороги, а это исключает возможность применения смешанной ответственности, предполагающей не только наступление единого результата противоправных действий должника и истца, но и его нераздельность, невозможность определить объем возмещения исходя из признака причинения<sup>12)</sup>.

Часто утрата или повреждение груза является единым, нераздельным результатом противоправных действий железной дороги и грузоотправителя (грузополучателя), когда нельзя определить, в каком размере ущерб причинен действиями перевозчика и в каком размере действиями отправителя (получателя). В таких случаях арбитражная практика обычно идет по пути взыскания убытков с обеих сторон в равных долях (в отдельных случаях — в иных соотношениях), ссылаясь на принцип смешанной ответственности.

Дело, по которому Госарбитраж при СМ РСФСР признал принципиально допустимым применение смешанной ответственности по договору железнодорожной перевозки, опубликовано под заголовком: «Если в снижении качества скоропортящегося груза виноваты грузоотправитель и железная дорога, то госарбитраж при вынесении решения может применить принцип смешанной ответственности». Другие органы госарбитража также считают смешанной ответственность в подобных случаях.

Бийский химкомбинат предъявил иск к перевозчику и грузоотправителю — Даньковскому химзаводу о взыскании убытков, возникших вследствие недостачи лака. Коммерческим актом подтверждается, что на станцию назначения груз прибыл за пломбами попутной станции Барнаул, где производилась перегрузка из одного вагона в другой, причем доргой допущена неправильная погрузка. Актом экспертизы установлено, что упаковка лака не обеспечивала его сохранность. «При наличии изложенного, — говорится в решении арбитража, — следует прийти

<sup>11)</sup> Решение Госарбитража при Новосибирском облисполкоме от 29 апреля 1962 г. по д. № 5—344.

<sup>12)</sup> См.: О. С. Иоффе. Ответственность по советскому гражданскому праву. Л., 1955, стр. 158; Б. С. Антимонов. Основания договорной ответственности социальных организаций. М., 1962, стр. 127. Б. С. Антимонов в данном случае говорит о соразмерении присужденной суммы с виной сторон, а не о смешанной ответственности; Г. Астановский. Ответственность за порчу груза при перевозке в контейнерах. Советская юстиция, 1961, № 12, стр. 8—9.

к выводу о наличии смешанной вины отправителя и перевозчика». Иск удовлетворен за счет отправителя и железной дороги в равных долях<sup>13)</sup>.

По существу такое решение, возлагающее обязанность возмещения как на перевозчика, так и грузотправителя, виновных в возникновении убытков, является правильным. Возражения, однако, вызывает квалификация данного случая как случая смешанной вины.

В равной мере нельзя согласиться с теми, кто отождествляет смешанную ответственность с совместной ответственностью<sup>14)</sup>.

В литературе<sup>15)</sup> правильно отмечалось, что принцип смешанной ответственности не применим в случаях, когда утрата или повреждение груза наступили по вине перевозчика и грузоотправителя, не выступающего по данному спору истцом.

Применение смешанной ответственности означает, как это видно из ст. 37 Основ гражданского законодательства, учет вины истца в наступлении вредоносного результата и неполное в связи с этим возмещение понесенных им убытков. В рассматриваемом же случае причинения вреда противоправными действиями железной дороги и отправителя оба участника перевозки являются сопричинителями вреда третьему участнику правоотношения — грузополучателю, выступающему в отношении каждого из них кредитором, а они в отношении последнего — должниками, обязанными возместить полностью причиненные убытки. Грузополучатель связан обязательственными правоотношениями с грузоотправителем (обычно отношениями поставки) и с железной дорогой (договором перевозки). И хотя эти обязательства разные по содержанию, их ненадлежащее исполнение может вызывать и нередко вызывает единый результат — утрату или (и) повреждение груза, причем результат нераздельный. Это оказывается возможным потому, что достижение единой цели перемещения и доставки в сохранности груза обеспечивается сложными действиями поставщика и перевозчика — контрагентов грузополучателя. Неправильные действия грузоотправителя в совокупности со столь же противоправным поведением железной дороги могут привести и часто приводят к наступлению единого противоправного результата. И хотя неправомерные действия отправителя и перевозчика не согласованы, совершаются не совместно, независимо друг от друга и во исполнение различных и притом самостоятельных обязательств, они по характеру наступившего результата могут признаваться совместными и должны влечь совместную ответственность.

Причинение вреда совместными действиями прямо предусмотрено законом в сфере внедоговорных правоотношений (ст. 455 ГК РСФСР). В области договорных правоотношений обычно обязанными, как и уполномоченными лицами социалистические организации и в большинстве случаев граждане выступают раздельно<sup>16)</sup>. Однако и в договорных отношениях встречаются отдельные случаи, когда по одному договору

<sup>13)</sup> Решение Госарбитража при Новосибирском Облсполкоме от 12 июля 1962 г. по д. 5—858.

<sup>14)</sup> См.: М. А. Тарасов. Договор перевозки по советскому праву, 1954, стр. 85—88; Х. И. Шварц. Ук. соч., стр. 95—97.

<sup>15)</sup> См.: А. Л. Белякова. Ук. соч., Ученые записки МГУ, вып. 168, 1954, стр. 40—41; К. А. Хаспулатова. Ук. соч., Вопросы советского транспортного права, 1957, стр. 52; Г. Б. Астановский. Гражданско-правовые вопросы перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Автореферат кандидатской диссертации. Ленинград, 1960, стр. 12.

<sup>16)</sup> Это, разумеется, не исключает именно совместные усилия ряда социалистических предприятий, выполняющих совместно одно задание. Однако юридически их отношения оформляются в виде отдельных обязательств, предусматривающих конкретные права и обязанности их участников и индивидуальную ответственность за их выполнение, что, в свою очередь, связано с принципом хозрасчета.

обязанными и управомоченными является несколько лиц (ст. 179 ГК РСФСР). Такое правоотношение является обязательством с множественностью лиц. Неисполнение или ненадлежащее исполнение этого обязательства влечет за собой ответственность всех обязанных (или только неисполнивших обязательство) лиц, которая по существу является совместной и выступает в виде солидарной или долевой ответственности.

Таким образом, и в области договорных отношений не исключается совместная ответственность содолжников, которые своими действиями, выражающими неисполнение или ненадлежащее исполнение перед кредитором их обязанностей, вызвали в имущественной сфере последнего убытки как единый, неделимый результат этих действий. Ответственность железной дороги и другого участника договора (грузоотправителя или грузополучателя) перед третьим участником (грузополучателем или грузоотправителем) в случаях, о которых здесь идет речь, и является разновидностью совместной ответственности в области договорных отношений, а не смешанной ответственностью.

Характерная особенность этой разновидности совместной ответственности состоит в том, что она не выступает в форме солидарной ответственности, применяющейся лишь в случаях, указанных в законе или в договоре, а также при неделимости обязательства (ст. 180 ГК РСФСР). Размер возмещения каждым причинителем хотя и определяется по долям, но доли эти заранее не известны и не могут быть определены исходя из принципа причинения, поскольку результат — ущерб является нераздельным. Единственным критерием, при помощи которого устанавливается доля, подлежащая возмещению отправителем (получателем) и перевозчиком, является степень вины каждого из них. Этот признак роднит данную разновидность совместной ответственности со смешанной ответственностью. Однако необходимо иметь в виду и коренное отличие между этими двумя формами ответственности, о котором уже говорилось выше, в частности, неполное возмещение истцу при смешанной ответственности и возмещение в полном объеме совместно причинившими убыток<sup>17)</sup>.

В отличие от совместной ответственности по обязательству с множественностью лиц для рассматриваемого случая совместной ответственности характерно то, что она возникает не из одного обязательства, в котором должниками выступают два лица, а из отдельных, самостоятельных обязательств (обычно — поставки и перевозки), осуществление которых предполагает необходимость совместных действий их должников. Это обусловлено экономической ролью транспорта, который, осуществляя перевозки грузов, продолжает процесс производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения<sup>18)</sup>. Возникшие убытки в связи с утратой или повреждением груза являются единым результатом невыполнения (ненадлежащего выполнения) должниками своих обязанностей по двум обязательствам.

Применяя совместную ответственность грузоотправителя (грузополучателя) и железной дороги, необходимо иметь в виду, что каждый из должников несет ответственность по тому обязательству, которое он нарушил, иначе говоря: грузоотправитель — по договору поставки (или иному договору, во исполнение которого произведена отправка груза), перевозчик — по договору перевозки. Поэтому, решая вопрос об ответственности грузоотправителя и железной дороги, арбитраж должен руко-

<sup>17)</sup> См.: Г. Б. Астановский. Указ. автореферат. Стр. 11—12.

<sup>18)</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 24, стр. 171.

водствоваться нормами о договоре поставки и нормами о договоре перевозки.

Из этого положения исходила судебная практика<sup>19</sup>), оно находит применение и в практике госарбитража.

Утверждение, согласно которому грузоотправитель несет ответственность перед получателем как участник договора перевозки, т. е. по Уставу железных дорог<sup>20</sup>), правильно критикуется в литературе<sup>21</sup>).

Норма ст. 143 Устава (ст. 179 Устава 1954 г.), согласно которой не только железная дорога, но грузоотправители и грузополучатели несут материальную ответственность по перевозкам на основании Устава, не может быть истолкована так, что якобы грузоотправитель несет ответственность перед получателем также по правилам Устава. Смысл этой нормы состоит в том, что ответственность на основании Устава несут грузоотправитель и грузополучатель перед железной дорогой, и последняя перед получателем и отправителем. Что же касается грузоотправителя и грузополучателя, то они связаны правоотношениями поставки<sup>22</sup>) (или купли-продажи и др.) и их ответственность одного перед другим основывается на нормах, регулирующих эти отношения.

Нарушения, допущенные грузоотправителем (грузополучателем) и вызвавшие утрату или повреждение груза, представляют собою ненадлежащее исполнение обязательства поставки или другого обязательства, во исполнение которого заключен договор перевозки. Так, согласно п. 42 Положения о поставках продукции производственно-технического назначения и п. 40 Положения о поставках товаров народного потребления подлежащие поставке в таре и упаковке продукция и товары должны поставляться в таре и упаковке, соответствующей установленным требованиям. Тара и упаковка должны быть вполне пригодными для данной продукции (данного товара) и должны обеспечивать количественную и качественную сохранность продукции (товара) при перевозках и хранении. Одновременно и Устав железных дорог освобождает перевозчика от ответственности в случаях, когда утрата или повреждение груза произошли вследствие недостатков тары или упаковки. Устав не возлагает на отправителя ответственность за нарушение требований, предъявляемых к таре и упаковке. Эти нарушения грузоотправителя являются основанием для освобождения перевозчика от ответственности перед грузополучателем. Отправитель же привлекается к ответственности за нарушение одного из условий договора поставки, соблюдение которого направлено на обеспечение сохранности груза.

Исходя из таких же соображений, К. А. Хаспулатова считает, что «неправильные действия отправителя, перечисленные в ст. ст. 186, 187, и 188 Устава (1954 г. — Б. Х.), ... не являются нарушением договора перевозки груза, поскольку они не связаны с его исполнением и предшествуют его заключению»<sup>23</sup>). Представляется, что хотя указанные нарушения и предшествуют заключению договора перевозки, однако едва ли можно отрицать связь этих нарушений с исполнением договора перевозки. Часто именно эти нарушения являются причинами неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки и потому выступают

<sup>19</sup>) См.: Судебная практика Верховного Суда СССР. 1947, вып. II (XXXVI), стр. 25—26, 1949, № 7, стр. 24—25.

<sup>20</sup>) См.: М. К. Александров-Дольник. Споры, вытекающие из правоотношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. 1955, стр. 119.

<sup>21</sup>) См.: К. А. Хаспулатова. Указ. соч. Вопросы советского транспортного права, 1957, стр. 47—48.

<sup>22</sup>) С перевозчиком они состоят в правоотношении грузовой перевозки.

<sup>23</sup>) К. А. Хаспулатова. Указ. соч. Вопросы советского транспортного права, 1957, стр. 48.

в качестве оснований для освобождения перевозчика от ответственности перед получателем груза или уменьшения ее размера. Мы полагаем поэтому, что ряд обязанностей грузоотправителя, исполнение которых должно обеспечить сохранность сданного перевозчику груза, охватывается правоотношением перевозки, в связи с чем их нарушение представляет собою нарушение договора перевозки по отношению к перевозчику и нарушение договора поставки перед покупателем — грузополучателем. В связи с этим нарушением дорога освобождается от ответственности перед получателем груза, а грузоотправитель несет перед ним ответственность как кредитор по обязательству поставки.

Рассмотренные выше случаи вины грузоотправителя (грузополучателя) и перевозчика в утрате или (и) повреждении груза, как мы стремились показать, являются случаями применения раздельной либо совместной ответственности, но не смешанной ответственности.

Смешанная ответственность должна применяться в силу ст. 37 Основ гражданского законодательства в случаях, когда неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, то есть должника и кредитора, или истца и ответчика. Применяя эту норму к перевозочным правоотношениям, следует прийти к выводу, что смешанная ответственность за сохранность груза по договору железнодорожной грузовой перевозки должна наступать в случаях утраты или повреждения груза, вызванных виновными действиями: 1) перевозчика и грузоотправителя, выступающего истцом по заявленному требованию; 2) перевозчика и грузополучателя, если последний является истцом.

В указанных случаях одна виновная сторона является истцом, а другая ответчиком, а вызванные их виновными действиями убытки возникли в сфере истца.

Такое сочетание неправомерных действий участников перевозочного правоотношения встречается не часто, но все же имеет место. Приведем примеры.

Усть-Лужский рыбокомбинат, грузоотправитель, предъявил иск к Управлению Западно-Сибирской железной дороги и Новосибирской конторе Росмясорыбторг о взыскании стоимости некачественной сельди копченой. В обоснование своих требований истец указал, что получатель груза оплатил счет частично, и, кроме того, рыбокомбинат понес расходы по переработке сельди. Арбитраж установил, что железная дорога не обеспечила нормального льдоснабжения груза в пути. Вместе с тем грузоотправитель, нарушив технические условия погрузки, загрузил вагон грузом в количестве, превышающем допустимое по норме (22,5 т вместо 18 т), следствием чего явилось нарушение циркуляции воздуха внутри ледника и усиление порчи рыбы. Признав виновным в повреждении груза как ответчика — железную дорогу, так и истца — грузоотправителя, арбитраж применил принцип смешанной ответственности, удовлетворив иски в размере 50 процентов<sup>24</sup>).

Рассмотрев иск Новокузнецкого холодильника о взыскании убытков от недостачи, пересортицы и снижения качества мяса, арбитраж, в частности, установил, что в пути следования льдосолевого снабжение было недостаточным. Наряду с этим прибывший вагон по вине грузополучателя ждал разгрузки в течение 6 суток, что содействовало усилению процесса порчи мяса. Госарбитраж решил спор, исходя из прин-

<sup>24</sup>) Решение Госарбитража при Новосибирском облисполкоме от 10 апреля 1962 г. по д. № 5—397.

ципа смешанной ответственности железной дороги и грузополучателя, признав их виновными в одинаковой степени<sup>25</sup>).

Признав необходимым применить принцип смешанной ответственности, арбитраж обычно взыскивает с ответчика половину убытков, оставляя другую половину в имущественной сфере истца возмещенной. Поскольку размер возмещения определяется не по принципу причинения, а соразмерно степени вины каждой стороны, установить точно размер убытков, вызванных действиями ответчика, невозможно. Однако это не исключает применения и другого соотношения размера долей, которое возможно только на основании тщательного изучения обстоятельств дела и установления степени вины сторон.

---

<sup>25</sup>) Решение Госарбитража при Новосибирском облисполкоме от 21 января 1964 г., по д. № 5—9.