

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ЧЕРТЫ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА В СТРАНАХ АНГЛОСАКСОНСКОЙ И КОНТИНЕНТАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ПРАВА

Мурашкинцева В.А.

*Мурашкинцева Виктория Александровна - студент магистратуры,
кафедра предпринимательского и трудового права,
Институт права*

Тольяттинский государственный университет, г. Тольятти

Аннотация: в статье анализируются отличительные черты договора перевозки груза в странах англосаксонской и континентальной системы права, с учетом исторических особенностей формирования правовых систем

Ключевые слова: договор перевозки груза, перевозчик, грузополучатель, торговая сделка, транспортное право.

В систему континентального права в юридической науке традиционно включают германскую группу (Германия, Австрия, Швейцария, Греция) и романскую группу (Франция, Италия, Испания, Португалия, Бельгия, Люксембург, Голландия, некоторые страны Латинской Америки) [1, с.5]. Частное право России также относится к континентальной правовой семье [2, с.7]. При этом некоторые исследователи объясняют данный факт формально-юридическим сходством и отмечают при этом глубокие сущностные различия, отделяющие российскую правовую систему от континентальной [3, с.83]. К странам англосаксонской системы права, именуемой также системой общего права, относятся Великобритания, США, Канада, Новая Зеландия, Австралия, Северная Ирландия и ряд других [1, с.5]

На формирование континентальной системы права значительное влияние оказала рецепция римского права, в которой договор перевозки не выделялся в отдельную категорию договоров. Вследствие этого, обязательства по перевозке оформлялись заключением договора найма работы (*locatio- conductio operis*) или договора найма вещей (*locatio -conductio rerum*) [4, с.227]. Кроме того, как указывает М.П.Морев, «из морского права острова Родос (*lex Rhodica de jactu*) римляне создали новую конструкцию в рамках договора о перевозке (*locatio- conductio mercium vehendarum*)» [5, с.120]

Поэтому Французский Гражданский кодекс 1804 года рассматривает договор перевозки в качестве договора найма услуг, а на перевозчиков возлагает обязательства, аналогичные обязательствам хранителей.[6, с.1] Специальный правовой режим для профессиональных перевозчиков установлен только Французским Торговым кодексом 1807 года, в результате чего договор перевозки наконец приобрел самостоятельное значение [6, с.1]

Особенности правового регулирования договора перевозки в континентальной правовой системе в значительной степени обусловлены дуализмом (двойственностью частного права). Дуализм означает деление права частного права на гражданское и торговое, которые представляют собой две самостоятельные отрасли, что закреплено наличием отдельных гражданского и торговых кодексов [1, с.5].

При этом договор перевозки считается торговой сделкой и регулируется нормами торгового права [4, с.230].

Признаваемый торговой сделкой, договор перевозки груза считается возмездным и двусторонним. Французский юрист Р.Родьер настаивает на том, что данный договор является возмездным во всех случаях, однако во Франции суды признают юридическую силу безвозмездных договоров перевозки [4, с.231]. Кроме того, согласно общему правилу, договор перевозки является консенсуальным [4, с.231].

Англосаксонская права монистична, а источники национального транспортного права не кодифицированы. По мнению А.С.Кокина, которое поддерживают и иностранные исследователи, в странах, относящихся к данной системе права, договор перевозки груза представляет собой результат развития института зависимого держания (*bailment*) [4, с.221]. Таким образом, перевозчик с точки зрения права рассматривался в качестве зависимого держателя [4, с.221]

Что касается возмездности договора перевозки, то, согласно общему правилу: «перевозчик на общих основаниях совершает транспортные операции только за плату, тогда как перевозчику на индивидуальных основаниях такое требование не предъявляется» [4, с.231]. Договор перевозки груза в англосаксонской системе права также имеет консенсуальный характер.

Исследователи указывают на различный подход к правовому положению грузополучателя в странах континентальной и англосаксонской системы права. В англосаксонской системе права грузополучатель не признается стороной договора. Континентальная система права считает договор перевозки груза заключенным в пользу третьего лица. В частности, в немецком законодательстве, как отмечает М.А.Бажина, грузополучателю предоставлено «право потребовать от перевозчика передать ему груз (ст. 421 ГГУ)» [7, с.54]. Вторичным правом грузополучателя является право требовать от перевозчика

возмещения убытков, связанных с утратой, повреждением или несвоевременной выдачей груза. Таким образом, резюмирует данный исследователь: «С помощью легального закрепления этих прав достигается соблюдение интересов грузополучателя, правовое положение которого не регламентируется договором перевозки, так как он не является его стороной» [7, с.54]. Концепция договора в пользу третьего лица, несомненно, имеет взаимосвязь с теорией вторичных прав, которая «была воспринята и твердо закрепились в некоторых иных странах романо-германской правовой семьи» [8, с.35]

Однако такая концепция не является единственной, хотя и получила наибольшее распространение. В доказательство этого А.С.Кокин приводит в пример французскую судебную практику, поскольку имеются решения некоторых судов, когда грузополучатель признается стороной договора перевозки с момента получения груза [4, с.229]

В странах континентальной системы права договоры перевозки специализируются в зависимости от вида транспорта- «договоры морской, речной (внутренневодной), железнодорожной, автомобильной, воздушной перевозки, а также перевозки по трубопроводам» [4, с.230].

К форме договора перевозки законодательных требований в странах континентальной и англосаксонской системы не предъявляется. Допускаются как письменная, так и устная формы. Однако при этом недопустимо заключение договора посредством действий [4, с.232]. Основной целью договора перевозки должна быть именно транспортировка, то есть перемещение груза, направленное на «достижение определенного «перевозочного» результата» [4, с.232].

Законодательство стран англосаксонской и континентальной системы права не отождествляет договор перевозки с договором купли-продажи [6, с.232]. Такой вывод подтверждается и положениями законодательства, и судебной практикой по спорам, вытекающим из данного договора.

Что касается российской правовой системы, то понятие о договоре перевозки груза сформировалось в ней под значительным влиянием немецкой цивилистики. Поэтому существует ряд общих черт, среди которых можно выделить наличие кодифицированных источников национального транспортного права (Гражданский кодекс, транспортные кодексы), нормативное закрепление взаимного и возмездного характера договора, специализация договоров перевозки в зависимости от вида транспорта, независимость от договора купли-продажи. Кроме того, в российском праве так же господствует концепция, согласно которой договор перевозки груза представляет собой договор в пользу третьего лица.

Однако есть и принципиальные различия. Поскольку для российского частного права не свойственен дуализм, договор перевозки груза регулируется исключительно гражданским законодательством и рассматривается преимущественно с частноправовых позиций, независимо от участия в нем субъектов предпринимательской деятельности. Отнесение данного договора к разряду торговых сделок противоречит историческим традициям и современным правовым реалиям. Кроме того, в отличие от стран континентальной системы права, договор перевозки груза в России имеет реальный характер.

Список литературы

1. Гражданское и торговое право зарубежных стран [Электронный ресурс]: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Р.А. Курбанов, Н.Д. Эриашвили, В.Г. Голубцов [и др.]; под ред. С.Н. Бабурина, Р.А. Курбанова. Электрон. текстовые данные. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. 383 с. 978-5-238-02399-1. URL:<http://www.iprbookshop.ru/81622.html> (дата обращения: 13.08.2019). С. 5.
2. Пятин С.Ю. Гражданское и торговое право зарубежных стран [Электронный ресурс] : учебное пособие / С. Ю. Пятин. 2-е изд. Электрон. текстовые данные. М. : Дашков и К, Ай Пи Эр Медиа, 2018. 261с. 978-5-394-01014-9. URL: <http://www.iprbookshop.ru/75224.html> (дата обращения: 13.08.2019). С.7.
3. Рассказов Л.П. Сходство и различие российской правовой системы и романо-германской правовой семьи /Л.П.Рассказов// Ленинградский юридический журнал. 2013. №4 (34). С.76-85: [Электронный ресурс]URL: <https://lengu.ru/media/File/LenJuridicalJournal/LenJuridicalJournal4-2013.pdf.pdf> (дата обращения: 13.08.2019). С. 83.
4. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика /А.С.Кокин. – 2-е изд. – М.: Инфотропик Медиа, 2012.- 784 с. С. 229-232.
5. Морев, М. П. Римское право (2-е издание) [Электронный ресурс]: учебное пособие / М. П. Морев. Электрон. текстовые данные. М.: Дашков и К, Ай Пи Эр Медиа, 2017. 720 с. 978-5-394-01228-0. [Электронный ресурс]URL: <http://www.iprbookshop.ru/57164.html> (дата обращения: 13.08.2019). С.120
6. *Yiannopoulos A.N. Carriage of goods/ENCYCLOPEDIA BRITANNICA.* URL: <https://www.britannica.com/topic/carriage-of-goods> (дата обращения: 13.08.2019). С. 1-2.

7. *Бажина М.А.* Договор перевозки груза и транспортной экспедиции в России и Германии. Сравнительная характеристика: монография/отв. ред. В.С.Белых.- Москва: Проспект, 2017. 104с. С.54.
8. *Кравченко А.А.* Вторичные права в российском гражданском праве. Дисс....канд. юрид. наук. Москва, 2015. С.35.