

УДК 347.424

ПОНЯТИЕ НЕПРЕОДОЛИМОЙ СИЛЫ В ГРАЖДАНСКОМ ПРАВЕ РОССИИ

Четкова Ю. В.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского

В статье анализируется актуальная проблема определения понятия непреодолимой силы в гражданском праве России. Несмотря на то, что институт освобождения должника от ответственности при наличии обстоятельств непреодолимой силы известен со времен Древнего Рима, а в нашей стране понятие непреодолимой силы обсуждалось еще в Российской Империи, накопления положительного знания, которое было бы общепризнанным в науке и воспринималось бы правоприменительной практикой, не происходит. В статье обосновывается вывод о том, что толкование законодательных положений, в которых употребляется термин «непреодолимая сила», оказалось трудной задачей ввиду отсутствия более-менее общепринятых правил толкования терминов. Предлагается признать, что термины должны толковаться в соответствии с тем значением, которое вытекает из положений законодательства, в которых они употребляются, а только во вторую очередь следует руководствоваться легальными определениями соответствующих понятий. Это касается и определения понятия непреодолимой силы, которое дается в п. 3 ст. 401 Гражданского кодекса РФ и которому противоречит значение этого термина, вытекающее из целого ряда иных законодательных положений.

Ключевые слова: непреодолимая сила, гражданско-правовая ответственность, случай, перевозка грузов, оценочное понятие, толкование терминов, чрезвычайность, непредотвратимость, обязательство, обстоятельства непреодолимой силы.

Проблема непреодолимой силы является предметом научной дискуссии уже, по крайней мере, больше ста лет. Создается, однако, впечатление, что накопления положительного знания, которое было бы общепризнанным в науке и воспринималось бы правоприменительной практикой, не происходит. Суды по-прежнему допускают многочисленные ошибки при квалификации соответствующих обстоятельств как непреодолимой силы. Эта квалификация обосновывается, преимущественно, логически несостоятельными аргументами. В большинстве случаев судебные акты, в которых определенные обстоятельства квалифицируются как непреодолимая сила, производят впечатление незавершенности и фрагментарности. Науку тоже можно упрекнуть во многом, но остановимся на том, что она очень часто не различает анализ проблемы в аспекте *de lege lata* и анализ той же проблемы в аспекте *de lege ferenda*. При таких условиях и законодатель лишается научных основ и добротной теоретической базы для формулирования нормативных положений, касающихся непреодолимой силы. Что-то надо менять и в науке, и в правоприменении, и в правотворчестве, когда они решают рассматриваемую проблему. Очевидная потребность в этих изменениях служит достаточным основанием для вывода об актуальности темы, обозначенной в заголовке настоящей статьи.

Понятие непреодолимой силы было известно уже в римском праве. Поэтому она стала обсуждаться в науке гражданского права по мере ее зарождения и развития ведущими учеными-исследователями проблем этой отрасли права. До событий 1917 г. среди таких ученых следует назвать Д. И. Мейера, К. Н. Анненкова, Г. Ф. Шер-

шеневича, К. П. Победоносцева, В. М. Хвостова. В советское время к этим проблемам обращались А. А. Лунц, Е. А. Флейшиц, М. М. Агарков, С. Н. Братусь, Б. С. Антимонов, И. Б. Новицкий, В. А. Тархов, О. С. Иоффе, Г. К. Матвеев, А. А. Собчак, Е. А. Павлодский и другие ученые. Продолжает разрабатываться проблематика, о которой здесь идет речь, и в современной российской науке гражданского права.

Автор настоящей статьи поставил перед собой цель вывести проблематику непреодолимой силы и случая из творческого тупика.

Как заметил Ю. Э. Монастырский, законодатель настолько проникся идеей непреодолимой силы, что определил это понятие в Гражданском кодексе трижды [1, с. 12]. Определения, данные в ст. 202, 401 и 1250 Гражданского кодекса Российской Федерации [2, 3], являются тождественными. И первой задачей исследователя и правоприменителя становится рассмотрение понятия непреодолимой силы в аспекте *de lege lata*, то есть выяснение того, что же понимает под термином «непреодолимая сила» действующее право. Создается впечатление, что это в наименьшей мере учитывается не только юридической наукой, но даже и судебной практикой, стремящейся освободиться от конституционных и законодательных оков и вырваться на просторы свободного поиска права. Так, в специальном и глубоком исследовании случая и непреодолимой силы Е. А. Павлодский буквально смешивает все возможные подходы к исследованию непреодолимой силы. Вроде бы автор правильно начинает анализ понятия непреодолимой силы с закона, но делает это, излагая мнения ученых [4, с. 55]. Тут же он переходит к судебной практике, зарубежному законодательству и зарубежной судебной практике [4, с. 56, 57]. Конечно, сказывается время написания Е. А. Павлодским своей работы. Но все-таки надо было бы отличать источники, имеющие регулятивное значение (вплоть до юридической науки), от источников, которые такого значения не имеют (зарубежное законодательство и зарубежная судебная практика) и могут анализироваться только в аспекте *de lege ferenda*. Таким образом, мы полагаем, что исследование непреодолимой силы необходимо начинать с аспекта *de lege lata*. Поскольку право сегодня должно пониматься интегрированно (интегративно или даже синтетически), уже в пределах аспекта *de lege lata* следует провести градацию подходов к исследованию рассматриваемого здесь явления. Это предполагает, прежде всего, исследование понимания непреодолимой силы правотворческими органами, как это понимание нашло отражение в законодательстве.

Это оказывается задачей нелёгкой. Само понятие непреодолимой силы является оценочным, то есть формально неопределённым или, по крайней мере, недостаточно формально определённым. Оценочными оказываются и понятия, которыми характеризуется непреодолимая сила законодателем, - чрезвычайность и непредотвратимость. Теории толкования оценочных понятий, по большому счёту, не существует. Поэтому преимущественно утверждается, что оценочные понятия должны толковаться судом по своему усмотрению, а само это толкование уже перестаёт быть таковым, а становится правотворчеством *ex post* [5, с. 42]. Полагаем, что идти по такому пути не следует. Очевидно, сначала следует выяснить собственный смысл слов «чрезвычайное» и «непредотвратимое» (событие). Здесь могла бы помочь научная, справочная и учебная юридическая литература, но стремление ученых дополнить содержание употребляемых в законе слов и выражений своим собственным

пониманием сути вещей, а не содержанием закона предостерегает от безусловного следования науке. Научные положения более широко могут использоваться для толкования оценочных понятий на законодательном этапе правотолкования, когда будут исчерпаны все возможности интерпретации закона с учетом не только актов законодательства, но и судебной практики и социального контекста.

Следует признать, что судебная практика с задачей рационального толкования понятия непреодолимая сила явно не справляется. Это четко проявилось, например, при рассмотрении дела № А50-21608/2010 о взыскании с автомобильного перевозчика стоимости груза, погибшего в результате пожара, который возник вследствие взрыва колеса, повреждения топливных трубопроводов, возгорания топлива, автомобиля и груза [6]. 24 января 2011 года Арбитражный суд Пермского края принял решение об отказе в иске, поскольку груз был уничтожен в результате действия непреодолимой силы (случай, очевидно, полагал суд, не освобождал перевозчика от ответственности за несохранность груза). Судебными актами Арбитражного апелляционного суда и Федерального арбитражного суда Уральского округа решение суда первой инстанции было оставлено в силе.

Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ постановлением № 14316/11 от 20 марта 2012 г. принятые по делу судебные акты отменил, иск удовлетворил [7]. В обоснование принятого постановления Президиум сослался на ст. 401, 796 ГК РФ, а также указал, что аналогичное регулирование ответственности перевозчика содержится в ч. 5 ст. 34 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [8].

Профессор Д. В. Дождев пришел к выводу о том, что «цепь несчастных событий, приведшая к возгоранию и распространению огня, вызвавшего полную гибель автомобиля и груза, является, вопреки словам Президиума, чрезвычайным и непредотвратимым событием» [9, абз. 71] и оценил упомянутое постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ как незаконное. Обстоятельства, которые рассматривались и квалифицировались судьями, в принципе, не были уникальными. Для судебной практики они были обычными, а дела такого рода - повседневными. И все же высшая судебная инстанция признала квалификацию соответствующих обстоятельств тремя судебными инстанциями как непреодолимой силы, не основанной на законе. В свою очередь профессор Д. В. Дождев критически оценил позицию высшей судебной инстанции.

И это ведь не единичный случай отсутствия единого понимания непреодолимой силы. Пожар, источник и причины которого были установлены следствием и который распространился на соседний склад и уничтожил хранимое на складе по договору хранения имущество, решением Арбитражного суда города Москвы от 1 июля 2011 г. по делу № А40-25926/2011-13-230, постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда от 14 сентября 2011 г. и постановлением Федерального арбитражного суда Московского округа от 30 ноября 2011 г. был квалифицирован как непреодолимая сила, с чем не согласился Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ (постановление от 21 июня 2012 г. № 3952/12) [10]. Обстоятельства этого дела, с точки зрения сложности их гражданско-правовой квалификации, и совсем уж были элементарными. Но только высшая судебная инстанция дала им правильную квалификацию, да и то – сугубо интуитивно (аргументация этой квалификации на законе не была основана).

С учётом ограниченности объема статьи остановимся более подробно на законодательных положениях, касающихся ответственности за несохранность груза при автомобильной перевозке. Прежде всего, отметим совершенно неоправданную усложненность законодательных положений, распространяющихся на рассматриваемые отношения. Базовое правило п. 3 ст. 401 ГК РФ, распространяющееся, в частности на перевозку грузов, широко известно. На него и ссылаются суды. Но его применение исключается специальной правовой нормой, которая текстуально закреплена в п. 1 ст. 796 ГК («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 вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело»). Но и на это законодательное положение суды не имеют права ссылаться, поскольку оно устанавливает общую правовую норму, которая не может применяться вопреки специальной правовой норме, которая закреплена в ч. 5 ст. 34 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» («перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его для перевозки и до момента выдачи грузополучателю или управомоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам»). Нельзя было также игнорировать и п. 1 ст. 36 того же Федерального закона, в соответствии с которым стороны освобождаются от ответственности за невыполнение своих обязательств, если они не были исполнены вследствие действия непреодолимой силы. Таким образом, применению подлежит специальная правовая норма, текстуально закреплённая в ч. 5 ст. 34 названного Федерального закона. Она исключает применение к автомобильной перевозке грузов п. 3 ст. 401 и п. 1 статьи 796 ГК РФ. Если вести речь о соотношении п. 1 ст. 796 ГК и ч. 5 ст. 34 названного Федерального закона, то вопрос о преимущественном применении одного из этих законодательных положений имеет существенное значение, поскольку основанием для освобождения перевозчика от ответственности, в соответствии со ст. 796 ГК являются обстоятельства, которые одновременно обладают двумя признаками – они должны быть и такими, которые перевозчик не мог предотвратить, и такими, устранение которых от перевозчика не зависело. А обстоятельства, которые в соответствии с п. 5 ст. 34 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» освобождают перевозчика от ответственности, должны обладать одним признаком – либо непредотвратимости их перевозчиком, либо невозможности их устранения перевозчиком по независящим от него причинам. Насколько оправдана такая дифференциация правового регулирования – это не то обстоятельство, которое освободило бы субъекта правоприменения, в том числе суд, от обязанности учитывать эту дифференциацию. Законодатель заслуживает упрека, поскольку он усложнил соответствующие законодательные положения до такой степени, при которой субъекты правоприменения, да и учёные, допускают возможность игнорирования осуществляемой законодателем дифференциации правового регулирования. Но и ссылаться при разрешении спора, связанного с несохранностью груза при автомобильной перевозке, на п. 3 ст. 401 и п. 1 ст.

796 ГК РФ, не обращая внимания на наличие специальной правовой нормы, которая установлена п. 5 ст. 34 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и которая подлежит преимущественному применению перед правовыми нормами, установленными п. 3 ст. 401 и п. 1 ст. 796 ГК РФ, было нельзя.

Далее рассмотрение спора, связанного с уничтожением груза при автомобильной перевозке, предполагало разрешение коллизий между правовой нормой, которая логически закреплена в п. 5 ст. 34 упомянутого Федерального закона, обнаруживается при помощи вывода *a contrario* и в соответствии с которой перевозчик не несет ответственности (освобождается от ответственности) за несохранность груза, если докажет наличие обстоятельств, указанных в этой части, и правовой нормой, текстуально закрепленной в ст. 36 того же Федерального закона. Первая из названных правовых норм является специальной (поскольку сфера её действия – это ответственность за несохранность груза является более узкой, чем сфера действия сопоставляемой с ней правовой нормы), а вторая – общей (поскольку сфера её действия является более широкой, охватывает отношения по поводу ответственности за неисполнение сторонами всех обязательств, предусмотренных ст. 34, 35 указанного Федерального закона). Специальная правовая норма в сфере своего действия исключает применение общей. Следовательно, положение о непреодолимой силе, формулируемое в п. 1 ст. 36 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», не могло быть применено при разрешении упомянутого выше дела, ставшего предметом разбирательства в Президиуме Высшего Арбитражного Суда РФ.

Судебная практика, впрочем, как и научный анализ, до таких «деталей» не доходят, останавливаются на полпути. Поэтому нужно ставить вопрос о целесообразности такого усложнения законодательного материала, которое делает этот материал не воспринимаемым не только судебной практикой, но и юридической наукой. По этому поводу в свое время высказывался Рудольф фон Иеринг: «Какую пользу приносят точнейшие и подробнейшие законы, если судья... при самом сильном желании едва способен овладеть ими? Какая польза от тончайших определений, понятий и разграничений, если их применение к актуальному случаю наталкивается на величайшие затруднения вследствие недостатка в формальной осуществимости закона?» [11, с. 331].

Но поиски значения термина «непреодолимая сила», в том числе применительно к институту перевозки, в действующем законодательстве, не должны заканчиваться. В одной из работ изложена мысль о том, что при правотолковании тому пониманию терминов (понятий), которое вытекает из законодательных актов, следует отдать предпочтение перед определениями понятий, которые формулируются в таких актах [12, с. 159-160]. Это означает, что значение терминов следует выводить из системы отрасли права даже при наличии легального определения соответствующего понятия. Такое утверждение тем более правильно применительно к случаям, когда в легальном определении используются оценочные понятия. Поэтому обратимся к отдельным законодательным положениям, в которых используется термин непреодолимая сила.

В п. 2 ст. 794 ГК РФ речь идёт о непреодолимой силе, а также об «иных явлениях стихийного характера (пожарах, заносах, наводнениях) и военных действиях».

Поскольку называются «иные явления стихийного характера» (после непреодолимой силы), непреодолимая сила также должна быть отнесена к стихийным явлениям. Это – не окончательное решение вопроса, но всё-таки – некоторое приближение к его решению. Здесь же мы замечаем, что наводнения законодатель не включает в содержание понятия непреодолимой силы. Это тоже должно учитываться, хотя бы для цели понимания того, насколько определенное представление сложилось у законодателя о непреодолимой силе. Законодатель проявляет также определенную последовательность в выведении военных действий за пределы непреодолимой силы, о чём свидетельствует наряду с п. 2 ст. 794 ГК РФ, ч. 1 ст. 29, абзац второй ч. 1 ст. 117 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [13].

В п. 1 ст. 795 ГК РФ наряду с непреодолимой силой называются «иные обстоятельства, не зависящие от перевозчика». Подобно этому в ст. 36 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», ст. 120 Воздушного кодекса РФ [14] наряду с непреодолимой силой называются «иные не зависящие от перевозчика обстоятельства». Контекст приведённых законодательных положений позволяет сделать вывод о том, что непреодолимая сила также относится к не зависящим от перевозчика обстоятельствам (причинам).

В ст. 166 Кодекса торгового мореплавания РФ в качестве оснований освобождения перевозчика от ответственности наряду с непреодолимой силой называются «действия и распоряжения соответствующих властей» (задержание, арест, карантин), военные действия и народные восстания, забастовки и иные обстоятельства, вызвавшие приостановление и ограничение работы полностью или частично [15]. В ст. 311 КТМ РФ случайное столкновение судов выводится за пределы их столкновения вследствие непреодолимой силы. Следует также обратить внимание на то, что в качестве основания для освобождения собственника судна от ответственности в ст. 317 и 328, 336 КТМ РФ называются военные и враждебные действия, народные восстания, а также и «исключительное по своему характеру, неизбежное и непреодолимое стихийное явление».

Осуществленный здесь обзор законодательных положений, в которых используется термин «непреодолимая сила» дает основания для вывода о том, что действующее законодательство позволяет относить к категории непреодолимой силы чрезвычайные и непредотвратимые при данных условиях явления стихийного (то есть природного) характера. Понятием непреодолимой силы не охватываются стихийные явления, которые не обладают одновременно двумя указанными признаками, а также военные действия, народные восстания, забастовки. Также не могут быть отнесены к непреодолимой силе обстоятельства, которые зависят от субъекта, то есть находятся в сфере его деятельности, хотя бы они имели признаки чрезвычайности и непредотвратимости.

Автор настоящей статьи предвидит решительное несогласие коллег-учёных с изложенным пониманием законодателем непреодолимой силы. Еще более решительная критика может ожидать от судейского сообщества, которое не без опоры на закон может обосновывать необходимость учета при анализе проблемы непреодолимой силы в аспекте *de lege lata* судебной практики. Под «опорой на закон» тут понимается опора на ст. 391.9 Гражданского процессуального ко-

декса РФ [16], ст. 388 Арбитражного процессуального кодекса РФ [17] и ст. 341 Кодекса административного судопроизводства РФ [18]. Эти три статьи разных законодательных актов имеют одинаковое юридическое содержание. Они допускают отмену или изменение судебных актов в порядке надзора в случаях нарушения судебным актом прав и свобод, гарантированных Конституцией, общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации (1), прав и законных интересов неопределённого круга лиц или публичных интересов (2), единообразия в толковании и применении норм права (3). В науке обращалось внимание на то, что указанное нарушение единообразия судебной практики само по себе (независимо от нарушения закона) является достаточным основанием для отмены или изменения судебных актов. А нарушение судебным актом закона, если при этом не нарушаются интересы неопределённого круга лиц или публичные интересы либо не нарушается упомянутое единообразие, не является достаточным основанием для его отмены или изменения [19, с. 100]. Совершенно очевидно, что ст. 391.9 ГПК РФ, ст. 388 АПК РФ, ст. 341 КАС РФ противоречат ст. 120 Конституции Российской Федерации, ибо они единообразную судебную практику ставят выше закона. Но Конституционный Суд РФ не допускает применение судом закона, противоречащего Конституции без разрешения Конституционным Судом вопроса о конституционности (неконституционности) соответствующего закона (Постановление Конституционного Суда РФ от 16 июня 1998 г. № 19-П [20]). Да и трудно представить себе, что надзорная инстанция усомнится в конституционности статей законодательных актов, ставящих единообразную судебную практику выше закона, и обратится в Конституционный суд с соответствующим запросом. Поэтому суды и далее вынуждены будут ориентироваться при толковании термина «непреодолимая сила» не на закон, а на единообразную судебную практику.

Поэтому выход видится во внесении изменений в законодательные акты как в части формулирования более развернутого определения непреодолимой силы, отграничения её от случая, так и в части более решительного подчинения судебной практики, в том числе и той, которая сложилась как единообразная, закону. Потребностям соответствующих общественных отношений будет отвечать определение непреодолимой силы как обладающих признаками чрезвычайности и непредотвратимости стихийных явлений, общественных бедствий (военных действий, народных волнений, масштабных забастовок) и решений властей.

Более полное исследование непреодолимой силы предполагает её анализ в соотношении с проблемой вины как условия гражданско-правовой ответственности и случая. Это может стать предметом дальнейшего исследования.

Список литературы:

1. Монастырский, Ю. Э. Возмещение убытков в гражданском праве России: Дисс.... док. юрид. наук / Монастырский Юрий Эдуардович. – Москва, 2019. – 327 с. – Текст: непосредственный.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022 № 20-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть четвертая) от 18.12.2006 № 230-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 52 (часть 1). – Ст. 5496.
4. Павлодский, Е. А. Случай и непреодолимая сила в гражданском праве / Е. А. Павлодский. – Москва: Юридическая литература, 1978. – 104 с. – Текст: непосредственный.

5. Договорное и обязательственное право (общая часть): постатейный комментарий к статьям 307-453 Гражданского кодекса Российской Федерации, части первой. – Москва: Статут, 2017. – 1120 с. – Текст: непосредственный.
6. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 23.08.2011 № Ф09-4716/11 по делу № А50-21608/2010. – URL: <https://base.garant.ru/38624040/> (дата обращения: 20.06.2022). – Текст: электронный.
7. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 20.03.2012. № 14316/11. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70093152/> (дата обращения: 22.06.2022). – Текст: электронный.
8. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 06.03.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 46. – Ст. 5555.
9. Дождев Д. В. Объективные критерии освобождения от ответственности в гражданском праве / Д. В. Дождев // Гражданское право. – 2017. – № 2. – С. 14–17. – Текст: непосредственный.
10. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 21.06.2012 N 3352/12 по делу № А40-25926/2011-13-230 // Вестник ВАС РФ. – 2012. – № 10.
11. Иеринг Р. ф. Избранные труды. В 2 т. Т. 2 / Р. ф. Иеринг. – Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2006. – 547 с. – Текст: непосредственный.
12. Ротань В. Г. Новейшее учение о толковании права: монография / В. Г. Ротань, О. Е. Сонин, Ю. В. Черткова; рук. авт. коллектива и отв. ред. В. Г. Ротань. – Симферополь, 2019. – 792 с. – Текст: непосредственный.
13. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 2. – Ст. 170.
14. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.
15. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 13.12.2021) // Российская газета. – 1999. – № 85-86.
16. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 № 138-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 46. – Ст. 4532.
17. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 30. – Ст. 3012.
18. Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации от 08.03.2015 № 21-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2015. – № 10. – Ст. 1391.
19. Лукашева Н. Н. Проблема судебного правотворчества и ее отражение в процессуальном законодательстве и законодательстве о судостроительстве Российской Федерации / Н. Н. Лукашева // Материалы III Всероссийской научно-практической конференции «Правотолкование и проблема судебного правотворчества» (Симферополь, 10–12 октября 2019 г.). – Симферополь, Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского, 2020. – С. 97–103.
20. Постановление Конституционного Суда РФ от 16.06.1998 № 19-П «По делу о толковании отдельных положений статей 125, 126 и 127 Конституции Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 25. – Ст. 3004.

Chertkova I. V. The concept of force majeure in the civil law of Russia // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2022. – Т. 8 (74). № 4. – P. 274-282.

The article analyzes the actual problem of defining the concept of force majeure in Russian civil law. Despite the fact that the institution of releasing the debtor from liability in the presence of force majeure circumstances has been known since Ancient Rome, and in our country the concept of force majeure was discussed back in the Russian Empire, there is no accumulation of positive knowledge that would be universally recognized in science and would be perceived by law enforcement practice. The article substantiates the conclusion that the interpretation of legislative provisions in which the term "force majeure" is used turned out to be a difficult task due to the lack of more or less generally accepted rules for the interpretation of terms. It is proposed to recognize that the terms should be interpreted in accordance with the meaning that follows from the provisions of the legislation in which they are used, and only in the second place should be guided by the legal definitions of the relevant concepts. This also applies to the definition of the concept of force majeure, which is given in paragraph 3 of art. 401 of the Civil Code of the Russian Federation and which contradicts the meaning of this term, arising from a number of other legislative provisions.

Keywords: force majeure, civil liability, case, freight transportation, evaluative concept, interpretation of terms, emergency, unavoidability, obligation, force majeure circumstances.

Spisok literatury:

1. Monastyrskij, Ju. Je. Vozmeshhenie ubytkov v grazhdanskom prave Rossii: Diss.... dok. jurid. nauk / Monastyrskij Jurij Jeduardovich. – Moskva, 2019. – 327 s. – Tekst: neposredstvennyj.
2. Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii (chast' pervaja) ot 30.11.1994 № 51-FZ (red. ot 25.02.2022 № 20-FZ // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 1994. – № 32. – St. 3301.
3. Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii (chast' chetvertaja) ot 18.12.2006 № 230-FZ (red. ot 11.06.2022) // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 2006. – № 52 (chast' 1). – St. 5496.
4. Pavlodskij, E. A. Sluchaj i nepreodolimaja sila v grazhdanskom prave / E. A. Pavlodskij. – Moskva: Juridicheskaja literatura, 1978. – 104 s. – Tekst: neposredstvennyj.
5. Dogovornoe i objazatel'stvennoe pravo (obshhaja chast'): postatejnyj kommentarij k stat'jam 307-453 Grazhdanskogo kodeksa Rossijskoj Federacii, chasti pervoj. – Moskva: Statut, 2017. – 1120 s. – Tekst: neposredstvennyj.
6. Postanovlenie Federal'nogo arbitrazhnogo suda Ural'skogo okruga ot 23.08.2011 № F09-4716/11 po delu № A50-21608/2010. – URL: <https://base.garant.ru/38624040/> (data obrashhenija: 20.06.2022). – Tekst: jelektronnyj.
7. Postanovlenie Prezidiuma Vysshego Arbitrazhnogo Suda RF ot 20.03.2012. № 14316/11. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70093152/> (data obrashhenija: 22.06.2022). – Tekst: jelektronnyj.
8. Ustav avtomobil'nogo transporta i gorodskogo nazemnogo jelektricheskogo transporta: Federal'nyj zakon ot 08.11.2007 № 259-FZ (red. ot 06.03.2022) // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 2007. – № 46. – St. 5555.
9. Dozhdev D. V. Ob#ektivnye kriterii osvobodzhenija ot otvetstvennosti v grazhdanskom prave / D. V. Dozhdev // Grazhdanskoe pravo. – 2017. – № 2. – S. 14–17. – Tekst: neposredstvennyj.
10. Postanovlenie Prezidiuma Vysshego Arbitrazhnogo Suda RF ot 21.06.2012 N 3352/12 po delu № A40-25926/2011-13-230 // Vestnik VAS RF. – 2012. – № 10.
11. Iering R. f. Izbrannye trudy. V 2 t. T. 2 / R. f. Iering. – Sankt-Peterburg: Juridicheskij centr Press, 2006. – 547 s. – Tekst: neposredstvennyj.
12. Rotan' V. G. Novejshee uchenie o tolkovanii prava: monografija / V. G. Rotan', O. E. Sonin, Ju. V. Chertkova; ruk. avt. kollektiva i otv. red. V. G. Rotan'. – Simferopol', 2019. – 792 s. – Tekst: neposredstvennyj.
13. Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossijskoj Federacii: Federal'nyj zakon ot 10.01.2003 № 18-FZ (red. ot 11.06.2022) // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 2003. – № 2. – St. 170.
14. Vozdushnyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 19.03.1997 № 60-FZ (red. ot 14.03.2022) // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 1997. – № 12. – St. 1383.
15. Kodeks torgovogo moreplavanija Rossijskoj Federacii ot 30.04.1999 № 81-FZ (red. ot 13.12.2021) // Rossijskaja gazeta. – 1999. – № 85-86.
16. Grazhdanskij processual'nyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 14.11.2002 № 138-FZ (red. ot 11.06.2022) // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 2002. – № 46. – St. 4532.
17. Arbitrazhnyj processual'nyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 24.07.2002 № 95-FZ (red. ot 11.06.2022) // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 2002. – № 30. – St. 3012.
18. Kodeks administrativnogo sudoproizvodstva Rossijskoj Federacii ot 08.03.2015 № 21-FZ (red. ot 11.06.2022) // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 2015. – № 10. – St. 1391.
19. Lukasheva N. N. Problema sudebnogo pravotvorchestva i ee otrazhenie v processual'nom zakonodatel'stve i zakonodatel'stve o sudoustrojstve Rossijskoj Federacii / N. N. Lukasheva // Materialy III Vserossijskoj nauchno-prakticheskoi konferencii «Pravotolkovanie i problema sudebnogo pravotvorchestva» (Simferopol', 10–12 oktjabrja 2019 g.). – Simferopol', Krymskij federal'nyj universitet imeni V. I. Vernadskogo, 2020. – S. 97–103.
20. Postanovlenie Konstitucionnogo Suda RF ot 16.06.1998 № 19-P «Po delu o tolkovanii otdel'nyh polozhenij statej 125, 126 i 127 Konstitucii Rossijskoj Federacii» // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 1998. – № 25. – St. 3004.