

автомобильного транспорта перед органами Государственной автомобильной инспекции стояла с момента ее создания.

Контроль за подготовкой средств транспорта к передаче в вооруженные силы СССР, в соответствии со ст. 18-й Положения «О военно-транспортной обязанности» от 15 мая 1970 г. №5118-УП осуществлялся Министерством обороны СССР, министерствами и ведомствами СССР, Советами Министров союзных и автономных республик, исполнительными комитетами краевых, областных, окружных, городских и районных Советов депутатов трудящихся.

Расходы, связанные с осуществлением мероприятий по подготовке и передаче средств транспорта в вооруженные силы СССР, производились их владельцами.

В Постановлении ЦИК и СНК СССР «О военной авто-транспортной повинности» от 22.02.1924 г. этот вопрос обозначен лишь косвенно. «Учреждения, предприятия, не доставившие по уважительным причинам авто-транспорта своевременно,..., доставляют таковой, по устранении означенных причин...» [3].

Анализ проблем правового регулирования военно-транспортной обязанности в СССР в 70–80 гг. показывает, что законодательно были закреплены обязанности всех государственных структур, задействованных в выполнении этой задачи. Но, в тоже время, по-нашему мнению, этот шаг был сделан с большим опозданием, и исполнение военно-транспортной обязанности в СССР продолжительное время было регламентировано устаревшими законодательными актами.

Список литературы:

- [1] Конституция Союза ССР и Конституции Советских Социалистических Республик /Юридическое издательство НКЮ СССР, Москва, 1937 г.
- [2] Постановление ЦИК и Совет народных комиссаров СССР от 11.01.1924 г. «О военно-конской и военно-повозочной повинностях»/СУ, Мосполиграф, Москва, №22, от 02.04.1924 г.
- [3] Постановление ЦИК и Совет народных комиссаров СССР от 22.02.1924 г. «О военной авто-транспортной повинности»/ СУ, Мосполиграф, Москва, №35, от 24.04.1924 г., ст. 331.
- [4] Постановление от 10.08.1978г. №685 «Об утверждении положения о Государственной автомобильной инспекции»/ Собрание Постановлений СССР, 1978г., Москва, Мосполиграф, №20, Ст. 483.
- [5] Указ Президиума ВС СССР от 15.05.1970. №5118-УП «О военно-транспортной обязанности»/Ресурсы интернет, библиотека нормативно-правовых актов СССР, http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_7305.htm.

Л.М. Элькинбард
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

Т.С. Гирина
Институт пищевых технологий,
филиал ГБОУ ВПО «НГИЭИ»

РИМСКОЕ ПРАВО КАК ИСТОЧНИК СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Римляне, создавшие римское право заложили в его рамках и основы современного транспортного права¹. Однако, к сожалению, этот вклад римских юристов сегодня явно недооценивается.

¹ Под транспортным правом мы понимаем комплексную отрасль права, представляющую совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, связанные с транспортом.

В зависимости от типа используемых для перевозки транспортных средств римляне различали следующие виды транспорта: гужевого, внутренний водный и морской.

В отношении гужевого транспорта известно достаточно немного. Улицы Древнего Рима были узкими и извилистыми. По законам XII Таблиц от V в. до н.э. улицы не должны были быть уже 4,75 м, а переулки и тупики были еще уже и часто не достигали в ширину даже и 3 м.

Следствием совмещения пешего и конного движения на таких улицах закономерно был высокий уровень несчастных случаев. В связи с этим Цезарь в законе о городском благоустройстве (*lex Iulia municipalis*, 45 г. до н.э.) запретил всякому конному транспорту въезд в Рим после солнечного восхода и до заката¹. Исключение было сделано только для телег, которые ввозили строительные материалы для храмов и общественных зданий и вывозили из города мусор, а также для триумфальных колесниц и повозок, ехавших в торжественных процессиях. В некоторые праздники могли ехать в повозках весталки, *rex sacrorum* и фламины².

В VI–III вв. до н.э. Италия становится ареной довольно активных торговых контактов, причем устанавливаются не только внешние, но и внутрииталийские торговые связи. Пересеченный рельеф Италии затруднял сухопутную перевозку грузов. Однако уже во II–I вв. до н.э. укреплению межобластных связей в Италии способствовало создание сети прекрасных дорог, которые стали выдающимся достижением строительного искусства. Прочные, прямые, прекрасно вымощенные, без крутых подъемов и спусков римские дороги опоясали сначала Италию, а позднее и провинцию густой сетью. Из Рима расходился пучок крупнейших дорог, проходящих по всем областям Италии и продолжающихся за ее пределами. Дороги строились главным образом для передвижения войск, но использовались и в торговых целях. На римском форуме был поставлен золоченый столбик, с которого начинался отсчет расстояний в милях главных дорог Италии. Отсюда родилась поговорка: «все дороги ведут в Рим»³. Однако массовая торговля готовой ремесленной продукцией велась, как правило, только в пределах соседней округи. Широкому внедрению торговли препятствовало несовершенство транспорта и путей сообщения. Грузы перевозились на двух- или четырехколесных повозках запряженных волами, или на ослах и мулах⁴.

В связи с необходимостью совместить государственные и частные интересы в ходе дорожного строительства и поддержания в рабочем состоянии дорог римские юристы уделили большое внимание правовому обеспечению этой деятельности. Они определили понятия «публичная дорога»⁵, «частная дорога»⁶, «проселочная дорога»¹.

¹ В I–II вв. это запрещение было распространено на все города Италии. Император Клавдий эдиктом запретил проезжать через италийские города в повозках; Марк Аврелий подтвердил это запрещение. См.: Сергеев М.Е. Жизнь Древнего Рима: Очерки быта. – СПб.: Журнал «Нева», Издательско-торговый дом «Летний Сад»; 2002, С. 15, 322.

² *Rex sacrorum* – специальный жрец Януса, стоявший выше всех остальных жрецов; фламины – жрецы отдельных божеств: был фламин Марса, Юпитера и т.д. – См.: Там же, С. 322.

³ История Древнего Рима: Учеб. для вузов по спец. «История»/ В.И.Кузищин, И.Л.Маяк, И.А. Гвоздева и др.; Под ред. В.И.Кузищина. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Высш. шк., 2001, С. 52, 106–107.

⁴ Там же, С. 247.

⁵ «Публичной дорогой мы называем ту, – считал Ульпиан, – земля у которой... является государственной. ...Земля у публичной дороги является государственной, прямо оставленной в определенных границах ширины тем, кто имел право конфискации (в пользу государства), чтобы по ней все проезжали и ходили в обе стороны». «Мы называем публичными дорогами те, которые греки именуют царскими, из которых у нас одни дороги называются преторскими, а другие – консульскими». – Дигесты Юстиниана / Пер. с лат.; Отв.ред. Л.Л. Кофанов. Том VI. Полугом 2. – М.: Статут, 2005, D.43.VIII.2.§§ 21–22.

⁶ «Частными являются те, которых некоторые называют полевыми»; «у частной дороги земля является чужой, а нам принадлежит только право прохода или прогона скота». – Там же, D.43.VIII.2.§§ 21–22.

Ульпиан так объяснил причины, по каким дороги могут быть частными: «Дороги могут считаться частными по двум основаниям: (это) либо те, которые находятся в полях и на которые установлен сервитут, так что они ведут на поле другого, либо те, которые ведут к полям и по которым всем позволено ходить туда и обратно и на которые имеется выезд с консульской дороги, за которой, таким образом, следует дорога, или путь, или проезд, ведущий к вилле. Следовательно, те дороги, которые следуют после консульской, приводя на виллы или в другие усадьбы, я бы также посчитал публичными»². Именно на эти дороги распространялся преторский (запретительный) интердикт, запрещавший на «публичной дороге или публичном пути совершать (что-либо) или вносить (туда) нечто, из-за чего эта дорога или путь является или становится хуже»³. На городские дороги этот интердикт не распространялся в силу того, что «забота о них принадлежит магистратам»⁴. И «если свободный проход по публичной дороге уничтожен или дорога сужена, вмешиваются магистраты». Претор своим эдиктом предоставлял в таком случае восстановительный интердикт: «То, что на публичной дороге или на публичном пути ты имеешь, сделав (или) внося, из-за чего эта дорога или этот путь является (или) становится хуже, восстанови это в первоначальном состоянии»⁵. При этом римские юристы полагали, что «по этому интердикту несет ответственность не тот, кто что-то сделал на публичной дороге, а тот, кто сделанным обладает». Аргумент они использовали очень простой: «...это является более полезным, поскольку в первоначальное состояние может вернуть тот, кто обладает сделанным (или) внесенным»⁶.

В силу пересеченности рельефа внутренний водный и морской виды транспорта использовался в Италии очень активно. В VI–III вв. до н.э. Италия становится ареной довольно активных торговых контактов, причем устанавливаются не только внешние, но и внутрииталийские торговые связи. Пересеченный рельеф Италии затруднял сухопутную перевозку грузов, и она велась преимущественно водными путями – морем и по рекам. Римляне освоили сначала внутренний водный транспорт, чему способствовал сам факт возникновения города на судоходной реке Тибр вблизи соляных разработок. С IV в. до н.э. Рим стал втягиваться в морскую торговлю. Об этом свидетельствует основание в устье Тибра римского порта Остин. Крупнейшая морская держава того времени – Карфаген – заключила с Римом три торговых договора (в 509, 348 и 280 гг. до н.э.)⁷.

Развитие водных видов транспорта также как и на суше потребовало правового обеспечения этой деятельности. Римские юристы много внимания уделяли правовому режиму различных водных пространств и берегов. Цельс, например, полагал, «что берега, над которыми римский народ имеет власть, принадлежат римскому народу. Море, как и воздух, находятся в общем пользовании всех людей». Построенные на берегу молы «принадлежат тому, кто (их) построил. Но этого не следует допускать, если таким образом ухудшится использования берега или моря». Сцевола считал, «что по праву народов позволено осуществлять строительство на берегу, если это не препятствует общественному использованию»⁸. Было определено, что «реку от канала следует отличать по величине или по суждению окрестных жителей». Зафиксировано, что одни реки являются «неиссякающими, а другие – пересыхающими». При этом

¹ «Проселочными являются дороги, которые находятся в деревнях или ведут в деревни». – Там же, D.43.VIII.2. § 22.

² Там же, D.43.VIII.2. § 23.

³ Там же, D.43.VIII.2. § 20.

⁴ Там же, D.43.VIII.2. §§ 24–25.

⁵ Там же, D.43.VIII.2. §§ 35–36.

⁶ Там же, D.43.VIII.2. § 37.

⁷ История Древнего Рима, С. 53.

⁸ Дигесты Юстиниана / Пер. с лат.; Отв.ред. Л.Л. Кофанов. Том VI. Полутом 2. – М.: Статут, 2005, D.43.VIII,3 – 4.

«неиссякающей является та река, которая течет постоянно (по-гречески вечнотекущая), а пересыхающей – текущая зимой (тоже по-гречески)»¹. Сформулировали, что:

– «Озером является (тот водоем), который имеет постоянную воду».

– «Запрудой является (тот водоем), который содержит временную воду, там же застаивающуюся, а эта вода по большей части собирается в сезон дождей».

– «Каналом является рукотворноеместилище воды». Причем эти водоемы, как и реки, могли быть и частными, и публичными².

Римский юрист Кассий «определил, что публичной рекой является та, которая не пересыхает», его точку зрения поддержали Цельс и Ульпиан³. Павел, в 16-й книге «Комментариев к Сабину», в свою очередь отмечал, что «публичные реки – это те которые текут, и берега их являются публичными»⁴.

В преторском эдикте говорилось «Дабы ты ничего не делал на публичной реке или на ее берегах и ничего не вносил в публичную реку или на ее берег, из-за чего ухудшается или ухудшится место якорной стоянки или путь для судоходства»⁵.

При этом Ульпиан фиксирует определение стоянки. «Стоянкой... обозначается то место, где корабли могут стоять в безопасности»⁶.

Римские юристы дали определение берегу, под которым они понимали «то, что заключает в себе реку, придерживающуюся естественного направления своего течения⁷... в ее наиболее полноводном состоянии»⁸. Комментируя преторский эдикт о запрете применения насилия с целью воспрепятствования возведения сооружений на публичной реке или на ее берегу при условии сохранения на прежнем уровне условий для судоходства, Ульпиан подчеркивает, что «в высшей степени полезно ремонтировать и укреплять берега публичных рек», но «только такой ремонт следует терпеть, который не является препятствием для судоходства»⁹.

Он же в 68-й книге «Комментариев к эдикту», подчеркивает, что «не все, что происходит на публичной реке или на берегу, претор пресекает, но (только) если происходит что-то (такое), из-за чего становится хуже якорная стоянка и судоходство». Поэтому этот эдикт он отнес только к тем публичным рекам, которые являются судоходными¹⁰.

Преторским эдиктом запрещалось «(что-либо) осуществлять на публичной реке или на ее берегу или вносить в эту реку или на ее берег, из-за чего вода потечет иначе, чем она текла прошлым летом». Ульпиан, комментируя этот эдикт, отмечает, что им «претор позаботился о том, чтобы реки не высохли из-за неразрешенных отводов (воды) или чтобы измененное русло не нанесло соседям какого-то вреда»¹¹.

Преторским эдиктом также запрещалось «применять силу с целью воспрепятствовать такому-то вести корабль (или) плот по реке и с берега загружать и разгружать его», а также обещалось предоставление интердикта, защищающего занятие «судоходством по публичному озеру, каналу, запруде»¹².

«В понятие «судоходство» мы обычно включаем также и сам корабль», – писал Ульпиан¹³. Вообще содержание кораблей относилось в Риме «к числу дел величайшей

¹ Там же, D.43.XII.1. § 1–2.

² Там же, D.43.XIV.1. §§ 3–6.

³ Там же, D.43.XII.1. § 3.

⁴ Там же, D.43.XII.3.

⁵ Там же, D.43.XII.1.

⁶ Там же, D.43.XII.1. § 13.

⁷ Там же, D.43.XII.1. § 5.

⁸ Там же, D.43.XII.3.

⁹ Там же, D.43.XV.1. §§ 1–2.

¹⁰ Там же, D.43.XII.1. § 12.

¹¹ Там же, D.43.XIII.1. § 1.

¹² Там же, D.43.XIV.1.

¹³ Там же, D.43.XII.1. § 14.

общественной важности». «Под кораблем, – писал тот же Ульпиан, «мы должны понимать и морское судно, и речное, и судно, плавающее по озеру и плот»¹. При этом «некоторые корабли являются грузовыми, некоторые (как сами моряки говорят) эпибатигами»².

Вследствие необходимости в перевозках водным транспортом перед римскими юристами встали вопросы статусного права (статус капитана корабля и статус команды судна). Не решив этот вопрос нельзя было защитить интересы потребителей услуг водного транспорта. «Мы считаем капитаном того, кому поручена забота обо всем корабле», – писал Ульпиан³. «Капитаны назначаются кораблям, которые должны быть сданы в наем для (перевозки) или товаров, или пассажиров, и для покупки снастей». Капитаны могли быть назначены для покупки или продажи товаров⁴. Более того, римские юристы полагали, что капитаном является не только тот, кого назначил на эту должность хозяин корабля, но и тот, кого назначил сам капитан. Причем хозяин корабля отвечает за это решение капитана, даже если он о нем не знает, либо знает и терпит то, что этот «капитанский выдвигенец» выполняет функции капитана. Если имеется несколько капитанов с неразделенными между ними обязанностями, то совершенное одним из них обязывает хозяина. Если обязанности разделены так, что один заключает договоры найма, а другой взимает плату, то на хозяина возлагается ответственность в пределах обязанностей каждого. «Ведь за все действия капитана должен отвечать я, который его назначил, в противном случае будут обмануты те, кто вступает в договор (с ним)»⁵. Но если капитаны назначены («как это обычно делают») таким образом, что один ничего не может делать без другого, то лицо, заключившее договор с одним, само несет последствия неправильно заключения сделки («должно это вменить себе»⁶).

Рассматривая статус судовой команды Ульпиан пишет, «что если договор заключен с кем либо из моряков, то не дается иска к хозяину корабля, хотя при наличии деликта, совершенного кем-либо из тех, кто находится на корабле для управления им, дается иск к хозяину корабля; ибо одно дело – основание договора, другое – деликта; кто назначает капитана корабля, тот разрешает заключать с ним договоры; кто использует моряков, тот не разрешает заключать с ними договоры, но должен заботиться, чтобы они не действовали виновно и с умыслом»⁷.

Ульпиан полагает, что хозяином корабля является тот, «кому поступают все доходы и прибыль, будь то собственник корабля, или лицо, взявшее корабль целиком внаем либо на время, либо навсегда»⁸. При этом «имеет мало значения, кто является хозяином, мужчина или женщина, домовладыка или подвластный сын или раб». Если хозяином корабля являлся малолетний, то при назначении капитана требовалась санкция опекуна⁹.

Если несколько лиц являются хозяевами корабля, то к любому из них мог быть предъявлен иск в полном объеме¹⁰, чтобы не затруднять несколькими противниками того, кто заключил договор с одним. При этом не имело значения, какую часть каждый из хозяев имеет в корабле. И тот, кто из членов товарищества заплатит, может

¹ Там же, Т. III. – М.: «Статут», 2003, D.14.I.1. § 6.

² Эпибатиги – греческое слово, означает «пассажиры, предназначенные для перевозки людей»; там же D.14.I.1. § 12.

³ Там же, D.14.I.1. § 1.

⁴ Там же, D.14.I.1. § 3.

⁵ Там же, D.14.I.1. § 5.

⁶ Там же, D.14.I.1. § 14.

⁷ Там же, D.14.I.1. § 2.

⁸ Там же, D.14.I.1. § 15.

⁹ Там же, D.14.I.1. § 16.

¹⁰ Там же, D.14.I.1. § 25.

затем взыскать (положенное) с остальных путем иска, вытекающего из товарищества¹.

Уже эпоху Республики римские юристы в случае кораблекрушений или убытков, понесенных грузоперевозчиками, обращались к юридическим нормам о мореплавании, разработанных в Восточном Средиземноморье еще в период эллинизма. Этот закон действовал под названием Родосского закона (*lex Rhodia de iactu*)². По словам римского юриста Павла, он предписывал, что «если в целях облегчения корабля произведено выбрасывание товаров, то возмещается путем взноса всех то, что отдано в интересах всех»³. Родосский закон пользовался столь большим уважением и авторитетом, что Император Антонин Пий, когда к нему обратился с прошением некий Эвдемон Никомед, сказал об этом законе: «Я владыка мира, а это закон моря. По Родосскому закону рассматриваются морские дела, поскольку какой-либо наш закон ему не противоречит». То же самое, – пишет римский юрист Волузий Мециан, – рассудил и божественный Август»⁴.

Ответственность морского грузоперевозчика наступала по предъявлении ему собственниками утраченных товаров исков, вытекающих из договора найма. В свою очередь капитан мог предъявить иск, вытекающий из найма к тем пассажирам, «чьи товары остались в целости, дабы ущерб был распределен в соответствующих частях». Причем, если на корабле были пассажиры, которые не имели никакого багажа, Павел полагал, что будет «более правильно, если такие пассажиры есть, удержать и с них»⁵. Кроме того, в стоимость нанесенного стихией ущерба входят поломанные мачты и другой испорченный и выброшенный за борт такелаж⁶. Более того, если «ущерб нанесен по воле пассажиров или вследствие какого-либо страха, то это самое должно быть возмещено»⁷.

Однако жизнь пассажиров («никакая оценка тел свободных людей») «не может происходить»⁸.

Павел обращает внимание на то, что «все, в чьих интересах произведено выбрасывание, должны сложить (свои взносы), так как спасение вещей обязывает к этому взносу; таким образом, и собственник корабля является обязанным в соответствующей части. Следует распределить общую стоимость выброшенного сообразно с оценкой вещей». При этом он рассматривает и вопрос о том, что подлежит оценке, «следует

¹ Там же, D.14.I.2 – 3.

² Сегодня этот институт называют «общая авария». См.: Барон Ю. Система римского гражданского права: В 6 кн. – СПб.: Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», С. 748–749; Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002, С. 400-401 и др.

³ Дигесты Юстиниана. D. 14.II.1, Павел во 2-й книге «Сентенций».

⁴ Там же, D.14.II.9, Волузий Мециан в «Комментарии» к Родосскому закону.

⁵ Там же, D.14.II.2. - Павел в 34-й книге «Комментариев к эдикту»: «Если с корабля, терпящего бедствие, произошло выбрасывание (груза), то собственники утраченных товаров, если они наняли (корабль) для перевозки товаров, должны предъявить к капитану иски, вытекающие из найма; затем он может предъявить иск, вытекающий из найма, к прочим, чьи товары остались в целости, дабы ущерб был распределен в соответствующих частях. И Сервий сказал: к капитану должен быть предъявлен иск из найма, чтобы он удержал товары прочих пассажиров, пока они не возместят (соответствующую) часть ущерба. Если даже капитан не удержит товары, то он само собой разумеется, будет иметь иск из найма против пассажиров. Ведь что, если на корабле будут пассажиры, которые не имеют никакого багажа? Разумеется, более правильно, если такие пассажиры есть, удержать и с них. Однако же, если не весь корабль он сдал внаем, он предъявит иск, вытекающий из сдачи внаем, подобно как пассажиры, которые воспользовались за плату местами на корабле. Ведь является в высшей степени справедливым, чтобы ущерб стал общим для тех, кто благодаря потере вещей, принадлежащих другим, приобрел возможность обладать своими товарами в безопасности».

⁶ Там же, D.14.II.3, Папиниан в 19-й книге «Ответов».

⁷ Там же, D.14.II.2. § 1, Павел в 34-й книге «Комментариев в эдикту».

⁸ Там же, D.14.II.2. § 2

ет ли делать оценку и одежды и перстней каждого?» «Общепризнано, – пишет Павел, – «что все принадлежавшее каждому, (должно быть включено в общий счет), кроме случаев, когда что-либо было погружено в целях потребления, в том числе и съестные припасы»¹. Доля убытков должна быть внесена сообразно с оценкой вещей, которые сохранились в целости, и вещей, которые утрачены².

Им обращается внимание и на то, что многие юристы (Сервий, Офилий, Лабейон), считают, что «все должны участвовать взносами» и при выкупе корабля у пиратов³.

Рассмотрение взглядов римских юристов на проблемы транспортного права свидетельствует о том, что римский правовой опыт в области транспортного права требует к себе существенно большего внимания специалистов в области транспортного права, чем мы наблюдаем ныне. Ибо римляне совершенно четко зафиксировали многие базовые подходы к современным правовым проблемам. Именно это позволяет сегодня ставить вопрос о целесообразности использования опыта римских юристов в качестве одного из источников современного транспортного права. Ибо подход, при котором «источником транспортного права является [только – ЛЭ] совокупность нормативно-правовых актов, регулирующих транспортную деятельность»⁴, представляется как минимум странным. Ведь эти нормативно-правовые акты, регулирующие транспортную деятельность, писались не с чистого листа, а естественно разрабатывались на базе имеющегося российского и мирового опыта. Быть может, пришло время начать использовать этот опыт в существенно большем объеме, чем ныне?

Список литературы:

- [1] Барон Ю. Система римского гражданского права: В 6 кн. – СПб.: Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс».
- [2] Дигесты Юстиниана / Пер. с лат.; Отв.ред. Л.Л. Кофанов. Том VI. Полутом 2. – М.: Статут, 2005.
- [3] Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002.
- [4] История Древнего Рима: Учеб. для вузов по спец. «История»/ В.И.Кузищин, И.Л.Маяк, И.А. Гвоздева и др.; Под ред. В.И. Кузищина. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Высш. шк., 2001.
- [5] Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие / С.Ю. Морозов. – М.: Волтерс Клувер, 2008.
- [6] Сергеев М.Е. Жизнь Древнего Рима: Очерки быта. – СПб.: Журнал «Нева», Издательско-торговый дом «Летний Сад»; 2002.

¹ Там же, D.14.П.2. § 2.

² Там же, D.14.П.2. § 4: «Доля убытков должна быть внесена сообразно с оценкой вещей, которые сохранились в целости, и вещей, которые утрачены; и не относится к делу то обстоятельство, что утраченные вещи могли бы быть проданы за более высокую цену, так как возмещается ущерб, а не (упущенная) выгода. Но в отношении тех вещей, вследствие (утраты) которых производится сложение взносов, нужно производить оценку исходя не из того, за сколько они были куплены, но из того, за сколько они могли быть проданы».

³ Там же, D.14.П.2. § 3: «вещи же, похищенные разбойниками, теряет лицо, которому (похищенное принадлежало), и в пользу того, кто выкупил свои товары, не производится взносов».

⁴ Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие / С.Ю.Морозов.- М.: Волтерс Клувер, 2008, С. 3.