

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА СОХРАННОСТЬ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ

В статье рассматриваются проблемы специфики юридической ответственности автоперевозчиков в части соблюдения прав и охраняемых законом интересов обеих сторон договора. Материал представляет интерес в качестве позитивного опыта и возможности его использования в целях совершенствования законодательства и правоприменительной практики.

Ключевые слова: перевозчик; автотранспортное средство; отправитель груза; получатель груза; груз; перевозка.

The article discusses the specifics of the legal liability of road carriers in terms of compliance with the rights and legally protected interests of both parties to the contract. The material is of interest as a positive experience and the possibility of its use in order to improve legislation and law enforcement practice.

Keywords: carrier; motor vehicle; consignor; consignee; freight; transportation.

Анализ гражданского законодательства и практики его применения позволяет нам прийти к однозначному выводу о том, что нарушение сохранности груза (несохранность) рассматривается в трех формах: утрата груза (его полное исчезновение, выбытие из обладания), недостача груза (его частичное исчезновение) или повреждение (порча) груза, частичная или полная.

Следует отметить, что сохранность чего-либо – это относительная неизменность, целостность какого-либо предмета материального мира в пространстве и времени*. Соответственно, несохранность (антоним) – это умаление количественных или качественных характеристик предмета материального мира.

При разрешении спорных ситуаций в указанном вопросе следует руководствоваться частью 1 статьи 796 Гражданского кодекса Российской Федерации [3] (далее – ГК РФ), где прямо отмечено, что вре-

менной предел указанной ответственности ограничен двумя пунктами: начальным (момент принятия перевозчиком груза к перевозке) и конечным (выдача груза грузополучателю).

Таким образом, законодатель высказался однозначно и ясно.

В указанной ситуации нам, например, не понятны рассуждения отдельных авторов о том, что «ответственность за несохранность груза может наступить, в случае если перевозчик обязан обеспечить сохранность груза. Такая обязанность прямо не закреплена за перевозчиком в нормах Устава. Однако вывод о существовании обязанности автомобильного перевозчика по сохранению груза можно сделать путем систематического толкования положений Устава» [6, с. 45].

Непонятно, что (и зачем?) в данном случае толковать, если законодатель уже

© Максуров А.А., 2019

* Понятно, что в философских словарях любая «сохранность» относительна, так как предметы неминуемо изменяются в процессе перемещения в пространстве и за время такого перемещения, однако при прочих равных условиях это не сказывается на их основных свойствах (см.: [12, с. 298]).

изначально однозначно решил данный вопрос.

Ответственность перевозчик несет во всех случаях за исключением тех ситуаций, когда он докажет, что несохранность вызвана обстоятельствами, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Таким образом, по нашему мнению, эти два фактора должны быть в совокупности, причем доказываться они должны перевозчиком, а в противном случае действует презумпция его виновности за несохранность груза [11, с. 198].

В этой связи интересна позиция Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации (далее – ВАС РФ). В своем постановлении от 11 июня 2013 года № 18359/12 по конкретному делу он указал, что «поскольку ответственность перевозчика за несохранную перевозку наступает независимо от вины, вывод судов о том, что убытки, причиненные несохранной перевозкой, не могут быть возмещены, так как условиями договора перевозки не было предусмотрено требование о предоставлении крытых автобусов, а груз перевозился без упаковки, в силу чего риск повреждений, связанных с попаданием посторонних предметов на груз, перевозимый на открытой платформе, истец как заказчик принял на себя, является ошибочным. Профессиональный перевозчик, не исполнивший или ненадлежащим образом исполнивший обязательство, являясь субъектом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, несет гражданско-правовую ответственность независимо от наличия или отсутствия вины и может быть освобожден от нее лишь при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело» [9].

Следует отметить, что аналогичные выводы Президиумом ВАС РФ приводились и ранее [8], причем в не менее однозначной форме [7]. Верховный Суд Российской Федерации пока не рассматривал жалобы по такого рода делам и не высказал свое отношение к данному мнению упраздненного судебного органа, а в указанных условиях ничто не мешает арбитражным судам руководствоваться именно этими соображениями и аргументацией.

Не касаясь существа дел, рассматриваемых Президиумом ВАС РФ, где решения, видимо, обоснованы, полагаем, что такого рода толкование взаимных прав и обязанностей сторон априори во всех ситуациях невозможно и однозначное вмешательство закона в частные правоотношения здесь нецелесообразно: следует предоставить сторонам договора самим распределять риски сохранности груза. Но очевидно, что такого рода решения обязательно должны находить свое отражение либо в договоре (дополнительных соглашениях к договору), либо в иной форме, явно выражающей согласованную волю сторон обязательства.

ГК РФ в части 2 статьи 796 устанавливает достаточно разумные размеры возмещения ущерба, обоснованные экономически, для всех ситуаций, начиная от частичной порчи и до полной потери груза, а также предусматривает правила определения стоимости груза.

Следует учитывать, что суды требуют от перевозчиков принятия всех необходимых мер к сохранности груза от порчи при его перевозке.

Например, в одном из дел, где порча груза произошла от повышения уровня влажности при перевозке, суд указал даже, что «в материалы дела не представлено доказательств, свидетельствующих о том, что перевозчиком были проявлены даже минимальные заботливость и осмотрительность, которые полагается проявлять в случае отказа грузополучателя от доставленного груза» [1].

Аналогичные выводы приводятся в судебных актах по делам данной категории. Например, в решении мирового судьи судебного участка № 2 Волжского района г. Саратова Науменко Т.В. по делу № 2-1409/18 от 21 февраля 2018 года [10], апелляционном определении суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры по делу № 33-1034/2018 от 20 февраля 2018 года [2] и ряде других.

В настоящее время такой подход демонстрирует и вышестоящая судебная инстанция.

В частности, согласно пункту 1 Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции, утвержденного Президиумом

диумом Верховного Суда Российской Федерации от 20 декабря 2017 года [5] (далее – Обзор), перевозчик отвечает за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза независимо от наличия либо отсутствия вины и несет ответственность за случай, если иное не предусмотрено законом. В качестве примера приводятся случаи возгорания груза вследствие эксплуатации транспортного средства перевозчика, поэтому он и несет риск возникновения убытков, связанных с наступлением обстоятельств, не носящих внешний характер по отношению к его деятельности.

В то же время согласно пункту 2 Обзора перевозчик не несет ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, произошедшие ввиду ненадлежащей упаковки груза грузоотправителем, за исключением случаев, когда перевозчик принял на себя обязанность упаковать груз.

Заслуживает внимания то обстоятельство, что в силу пункта 4 Обзора при установлении факта утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза по обстоятельствам, за которые отвечает перевозчик, суд не может освободить его от обязанности возместить грузоотправителю реальный ущерб лишь по тому основанию, что его размер невозможно достоверно установить.

Отметим, что в силу части 3 статьи 796 ГК РФ подлежит возвращению грузоотправителю и провозная плата, взысканная за перевозку утраченного или испорченного груза, однако только в тех случаях, когда она не включена в стоимость самого груза.

Мы полагаем такую норму правильной.

Вместе с тем в законодательстве не определены критерии установления размера платы при частичном повреждении груза, не даны ориентиры для сторон гражданского оборота, чему могут способствовать соответствующие руководящие разъяснения Пленума Верховного Суда Российской Федерации [4, с. 241].

Кроме того, не решен вопрос о возможности для отправителя груза одновременно получить страховое возмещение при страховке груза от потери от страховой компании и возврат провозной платы от перевозчика.

В связи с указанным предлагаем дополнить часть 3 статьи 796 ГК РФ абзацами вторым и третьим следующего содержания:

«В случае получения грузоотправителем (грузополучателем) страхового возмещения в связи с полной или частичной утратой (повреждением) груза провозная плата, подлежащая возмещению, снижается на размер полученной выплаты.

Данное положение не применяется, когда отправителем груза является физическое лицо – потребитель».

Представляется, что указанное изменение Закона будет справедливым, позволит «уравновесить» возможности и ответственность сторон договора, и способствовать росту рынка страхования грузов как наиболее цивилизованному способу разрешения потенциальных юридических конфликтов между клиентом и перевозчиком.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Апелляционное определение Липецкого областного суда от 15 марта 2018 г. по делу 33-506/2018 // СПС «КонсультантПлюс».
2. Апелляционное определение суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 20 февраля 2018 г. по делу № 33-1034/2018 // СПС «КонсультантПлюс».
3. Гражданский кодекс Российской Федерации : федер. закон от 30 ноября 1994 г. №51-ФЗ (в ред. от 3 июля 2019 г. № 26-П // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> 18.07.2019.
4. *Муранов А.И.* Неосторожность, случай и непреодолимая сила (на примере ответственности перевозчика за нарушение обязательств по Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. и Гражданскому кодексу РФ) // Практика применения общих положений об обязательствах : сб. ст. / отв. ред. М.А. Рожкова. – М. : Статут, 2011. – С. 241 – 268.
5. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции : утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017 г. // СПС «Гарант».

6. *Первов М.В.* Гражданско-правовая ответственность автомобильного перевозчика за несохранность груза // *Гражданское право*. – 2010. – № 4. – С. 45 – 48.
7. Постановление Президиума ВАС РФ от 11 июня .2013 г. № 18359/12 // СПС «КонсультантПлюс».
8. Постановление Президиума ВАС РФ от 20 марта 2012 г. № 14316/11 // СПС «КонсультантПлюс».
9. Постановление Президиума ВАС РФ от 20 октября 2010 г. № 3585/10 // СПС «КонсультантПлюс».
10. Решение мирового судьи судебного участка № 2 Волжского района г. Саратова Науменко Т.В. по делу № 2-1409/18 от 21 февраля .2018 г. // СПС «КонсультантПлюс».
11. *Холопов К.В.* Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права : учеб. пособие. – М. : Статут, 2010.
12. *Философский словарь понятий и категорий*. – М. : Наука, 2017.

REFERENCES (TRANSLITERATED)

1. Apellyacionnoe opredelenie Lipeckogo oblastnogo suda ot 15 marta 2018 g. po delu 33-506/2018 // SPS «Konsul'tantPlyus».
2. Apellyacionnoe opredelenie suda Hanty-Mansijskogo avtonomnogo okruga – Yugry ot 20 fevralya 2018 g. po delu № 33-1034/2018 // SPS «Konsul'tantPlyus».
3. Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii : feder. zakon ot 30 noyabrya 1994 g. №51-FZ (v red. ot 3 iyulya 2019 g. № 26-P // Sobranie zakonodatel'stva RF. – 1994. – № 32. – St. 3301; Oficial'nyj internet-portal pravovoj informacii <http://www.pravo.gov.ru> 18.07.2019.
4. *Muranov A.I.* Neostorozhnost', sluchaj i nepreodolimaya sila (na primere otvetstvennosti perevozchika za narushenie obyazatel'stv po Konvencii o dogovore mezhdunarodnoj dorozhnoj perevozki грузов 1956 g. i Grazhdanskomu kodeksu RF) // *Praktika primeneniya obshchih polozhenij ob obyazatel'stvah : sb. st. / otv. red. M.A. Rozhkova*. – М. : Statut, 2011. – S. 241 – 268.
5. Obzor sudebnoj praktiki po sporam, svyazannym s dogovorami perevozki gruzha i transportnoj ekspedicii : utv. Prezidiumom Verhovnogo Suda RF 20 dekabrya 2017 g. // SPS «Garant».
6. *Pervov M.V.* Grazhdansko-pravovaya otvetstvennost' avtomobil'nogo perevozchika za nesohrannost' gruzha // *Grazhdanskoe pravo*. – 2010. – № 4. – S. 45 – 48.
7. Postanovlenie Prezidiuma VAS RF ot 11 iyunya .2013 g. № 18359/12 // SPS «Konsul'tantPlyus».
8. Postanovlenie Prezidiuma VAS RF ot 20 marta 2012 g. № 14316/11 // SPS «Konsul'tantPlyus».
9. Postanovlenie Prezidiuma VAS RF ot 20 oktyabrya 2010 g. № 3585/10 // SPS «Konsul'tantPlyus».
10. Reshenie mirovogo sud'i sudebnogo uchastka № 2 Volzhskogo rajona g. Saratova Naumenko T.V. po delu № 2-1409/18 ot 21 fevralya .2018 g. // SPS «Konsul'tantPlyus».
11. *Holopov K.V.* Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo. Analiz norm mezhdunarodnogo i rossijskogo transportnogo prava : ucheb. posobie. – М. : Statut, 2010.
12. *Filosofskij slovar' ponyatij i kategorij*. – М. : Nauka, 2017.