

УДК 330.342

DOI: 10.14451/2.133.13

ОСНОВАНИЯ И УСЛОВИЯ НАСТУПЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКА ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

© 2019 Идрисов Хусейн Вахаевич

кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права и процесса
Чеченский государственный университет, Чеченская Респ., Грозный
E-mail: huseyn23@rambler.ru

© 2019 Сериева Хава Магомедовна

студент-магистрант юридического факультета
Чеченский государственный университет, Чеченская Респ., Грозный
E-mail: hserieva@mail.ru

В статье рассмотрены некоторые проблемы, возникающие в процессе доказывания виновности перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом, в рамках привлечения его к гражданско-правовой ответственности. Кроме того, в статье отражена и оценена судебная практика по вопросам применения норм законодательства, касательно рассматриваемой области правоотношений, выявлены и подвергнуты анализу некоторые пробелы в действующем законодательстве в сфере правового регулирования договора перевозки грузов автомобильным транспортом и предложены пути решения исследуемой проблемы.

Ключевые слова: договор, перевозка, груз, ответственность, акт, Гражданский кодекс РФ.

На динамичное и эффективное развитие сферы экономических отношений существенное влияние оказывает деятельность по перевозке грузов, выступающая основой товарного оборота между субъектами экономических отношений. По критериям распространенности, доступности и экономичности первую позицию занимает перевозка грузов автомобильным транспортом. Подтверждением обоснованности занятия лидирующей позиции данным видом грузоперевозки выступают статистические данные, по которым на перевозку грузов автомобильным транспортом приходится около 80% общего объема грузоперевозок в РФ [1]. В этой связи, обоснованно возрастает роль автомобильной перевозки грузов на фоне развития экономических отношений страны в целом. Это же обстоятельство справедливо подчеркивает необходимость уделения особого внимания указанному виду перевозки, проблемам, возникающим в ходе осуществления деятельности по перевозке грузов таким видом транспорта, в целях нормального функционирования всей системы грузоперевозок в РФ.

Особое значение при рассмотрении данного вопроса имеет правовое регулирование в деятельности по перевозке грузов автомобильным транспортом. Исходя из этого, следует отметить,

что рассматриваемые правоотношения регламентированы:

- 1) Гражданским кодексом Российской Федерации;
- 2) Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ);
- 3) Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 года № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом;
- 4) иными нормативными правовыми актами.

В статье 785 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) закреплено понятие «договор перевозки», и определяется он как «соглашение, по которому одна сторона (перевозчик) обязуется доставить вверенный ему другой стороной (отправителем) груз в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груз установленную плату» [2].

Вообще, особенностью договорных правоотношений является то, что они строятся не только на взаимных правах и обязанностях, но и на ответственности, наступающей в случае неисполнения обязательств по договору. Подчер-

кивая специфику договорных правоотношений, необходимо отметить, что именно возможность наступления ответственности для стороны договора является гарантом исполнения контрагентами условий и обязательств по договору. И напротив, совокупность проблемных факторов в указанной сфере создает затруднение нормальному развитию экономических отношений, оказывающие негативное влияние на товарный рынок в целом. Процесс доказывания ответственности перевозчика по договору перевозки груза автомобильным транспортом — явление, довольно-таки, сложное. Указанное обстоятельство обусловлено спецификой правового регулирования в рассматриваемой сфере.

В качестве общего основания наступления гражданско-правовой ответственности за неисполнение обязательств по договору выступает факт наличия гражданского правонарушения. Что касается конкретных оснований ответственности за неисполнения обязательств по договорам перевозки груза автомобильным транспортом, то такими по действующему законодательству выступают:

1) неподача транспортных средств. В указанном случае подразумевается, в том числе, предоставление транспортного средства, не соответствующего условиям, оговоренным в договоре перевозки;

2) утрата, недостача и повреждение груза;

3) нарушение сроков доставки грузов (просрочка);

4) невывоз груза по вине перевозчика.

В то же время, гражданское законодательство выделяет кроме оснований и условия, при которых наступает ответственность перевозчика. К ним относятся:

1) наличие убытков у грузополучателя;

2) неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства, иными словами неправомерное поведение;

3) наличие причинной связи между неисполнением (ненадлежащим исполнением) обязательства и ущербом. В данном случае, это условие имеет значение, когда ответственность выражается в возмещении убытков;

4) наличие вины перевозчика [3].

Перечисленные условия играют определяющую роль при рассмотрении вопроса ответственности перевозчика по договору перевозки груза и, соответственно, обуславливают необходимость последовательного их рассмотрения в

рамках процесса их доказывания.

Наличие убытков и факт установления неправомерного поведения контрагентом отражается в акте, который составляется в соответствии с положениями и требованиями гражданского законодательства Российской Федерации. Указанные положения и требования к форме и содержанию (элементам) такого акта закреплены в Постановлении Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 года № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (далее — Постановление Правительства Российской Федерации № 272) [4].

Анализ правоприменительной практики показывает наличие ряда ошибок, допускаемых субъектами правоотношений при составлении вышеуказанного акта. Данное обстоятельство дополнительно порождает проблемы, приводящие к отсутствию, либо недопустимости таких доказательств, обосновывающих нарушения со стороны перевозчика.

В целях решения вопросов по рассматриваемой проблеме целесообразно рассмотреть группу типичных ошибок, выявляемых на этапе составления вышеуказанного акта.

Во-первых, как и к любому документу, к акту предъявляются требования относительно его формы. При этом внимание акцентируется и на наличии в нем обязательных реквизитов. Следовательно, несоблюдение формы акта и отсутствие необходимых реквизитов создает первоначальные предпосылки проблем в области доказывания вины перевозчика в рамках данного акта. В качестве подтверждения данного вывода следует привести вывод из Постановления Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 23 мая 2013 года № А72–9184/2012 [5], в котором отражен факт непринятия судом вышеуказанного акта в качестве доказательства по делу по причинам отсутствия в нем необходимых реквизитов и подписей. Данный пример из судебной практики позволяет сделать справедливый вывод о важности наличия в акте даты, номера, подписи лиц, составивших запись о наличии повреждения автомобиля, без которых указанный акт не имеет доказательной силы в целях для уличения вины перевозчика, выражающейся в неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств в рамках договора грузоперевозки.

Необходимо отметить, что источником порождения этой ошибки является отсутствие со-

проводящих документов к акту, подтверждающих сведения, содержащиеся в нем.

Однако повторное обращение к правоприменительной практике показывает, что в некоторых ситуациях недостаточно только составление указанного акта. В число таких ситуаций входят споры об утрате, недостаче и повреждении груза. В этой связи, в соответствии с пунктом 83 Постановления Правительства Российской Федерации № 272 установлено, что в случае утраты или повреждения груза к акту должны прилагаться результаты экспертизы, определяющие размер фактических повреждений и недостачи [4].

Учитывая распространенность указанных проблемных ситуаций, возникающих по договору перевозки, необходимо установить причину частого отсутствия результатов экспертизы в таких делах. Отсутствие в судебных спорах данного вида доказательства объясняется тем, что процедура проведения экспертизы является материально затратной, и, соответственно, не все участники правоотношений могут себе ее позволить. Как показывает анализ судебной практики проведение экспертизы способствует установлению реальной суммы, подлежащей выплате истцу, в рамках гражданского судопроизводства. Таким образом, в целях устранения допущения перечисленных ошибок можно предложить нормативное закрепление оснований проведения экспертизы по спорам об утрате, недостаче и повреждении груза.

Во-вторых, следующая группа допускаемых ошибок связана с содержанием акта. Анализ судебной практики по данному вопросу показывает: непринятие акта судами во многих случаях в качестве доказательства связано по причине его оформления в отсутствие водителя транспортного средства, либо по причине содержания в нем только общих формулировок.

В-третьих, выделяются типичные ошибки, имеющие непосредственную связь с доказыванием ответственности перевозчика. Рассматриваемая группа ошибок носит в большей степени процессуальный характер. Пунктом 80 Постановления Правительства Российской Федерации № 272 установлен уведомительный порядок составления акта [4]. Несоблюдение уведомительного порядка составления акта также относится к одной из типичных ошибок, влекущих за собой проблемность в процессе доказывания вины перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом.

Учитывая вышеизложенные обстоятельства, при разборе условий наступления ответственности перевозчиков по договору перевозки, следует учитывать, что доказательство наличия убытков рассматривается лишь как одно из условий возложения ответственности на перевозчика в совокупности с другими необходимыми условиями.

Исходя из общетеоретической составляющей вытекает положение, согласно которому лишь факт обнаружения поврежденного груза еще не является свидетельством противоправности поведения перевозчика. Таким образом, можно сделать справедливый вывод о невозможности возложения на перевозчика ответственности за повреждение груза, при условии выполнения им всех требований, направленных на сохранность груза, доставленного с повреждениями. В целях возложения ответственности на перевозчика, по общим правилам, в указанном случае должна быть доказана причинная связь между неправомерными действиями перевозчика и фактом повреждения груза (причиненными убытками).

На практике установление вышеуказанной причинной связи не обременено какими-либо трудностями в случае подробного закрепления сторонами в договоре условий и порядка перевозки. Рассматриваемое условие носит важный прикладной характер, поскольку детальное регламентирование существенных условий является гарантией эффективного доказательства вины стороны, допустившей отступление от условий договора. При этом, доказывание такого элемента как «вина» так же не вызывает существенных затруднений на практике. В Постановлении Президиума Высшего арбитражного суда Российской Федерации от 14 декабря 2010 года № 9587/10 признается, что «вина перевозчика презюмируется и на нем лежит бремя доказательства того, что потеря груза, его повреждение или опоздание были вызваны обстоятельствами, указанными в пункте 2 статьи 17 Конвенции» [6]. Данное положение из судебной практики позволяет предположить об отсутствии существенных затруднений при доказывании вины перевозчика по делам об ответственности перевозчика за нарушение условий договора перевозки.

Помимо вышеизложенного, следует указать на еще одну из уязвимых сторон с точки зрения действующего законодательства, состоящую в неохотном применении судами норм статьи 796 ГК РФ и пункта 5 статьи 34 Устава автомо-

бильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, регламентирующих случаи снятия с перевозчика ответственности за несохранность груза [7]. Таким образом, доказывание этих обстоятельств также носит неоднозначный характер.

И наконец, целесообразно выделить из совокупности рассмотренных выше условий одно, несомненно имеющее наиболее важное, существенное значение в рамках процесса доказывания. В качестве такого условия выступает обязанность доказывания наличия убытков и факта правонарушения со стороны перевозчика. Источником возникновения проблемных моментов с этой точки зрения является составление акта, не соответствующего установленным требованиям, фиксирующего обстоятельства несоблюдения сторонами условий договора перевозки.

В качестве вывода по статье укажем на следующие основополагающие моменты. Отсут-

ствие утвержденной формы акта, фиксирующего неисполнение (ненадлежащее) обязательства, можно рассматривать как пробел в действующем законодательстве. Пути решения данной проблемы видятся в закреплении на законодательном уровне формы такого акта, в котором будут отражены вопросы наличия убытков и факт ненадлежащего исполнения своих обязанностей перевозчиком. Помимо этого, в целях недопущения пробелов относительно содержания формы акта необходимо четко определить структуру и обязательные элементы указанного акта.

Таким образом, утвержденная форма акта будет носить вспомогательный характер в доказательственной базе для судов при рассмотрении споров по договорам грузоперевозок, возложении ответственности на виновное лицо и окажет положительное влияние на развитие института грузоперевозок в целом.

Библиографический список

1. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: учебное пособие для студентов высших учебных заведений / 5-е изд., испр. М.: ИД Академия, 2008. — 288 с.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Электронный ресурс // СПС «Консультант Плюс». URL: www.consultant.ru (дата обращения: 09.07.2019).
3. Егизаров В.А. Транспортное право: учебник / 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. — 592 с.
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 года № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» // Электронный ресурс // СПС «Гарант» // URL: www.garant.ru (дата обращения: 09.07.2019).
5. Постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 23.05.2013 г. по делу № А72-9184/2012 // Электронный ресурс // СПС «Консультант Плюс». URL: www.consultant.ru (дата обращения: 01.07.2019).
6. Постановление Президиума ВАС РФ от 14.12.2010 № 9587/10 по делу № А31-6093/2009 // Электронный ресурс // СПС «Консультант Плюс». URL: www.consultant.ru (дата обращения: 06.07.2019).
7. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 30.10.2018) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Электронный ресурс // СПС «Консультант Плюс». URL: www.consultant.ru (дата обращения: 07.07.2019).