

УДК 330:342

© О. В. Кленкина¹, Е. С. Хорьякова², 2016

¹ *Международный институт рынка (МИР), г. Самара, Россия
E-mail: olga@kln-s.ru*

² *Самарская областная коллегия адвокатов, г. Самара, Россия
E-mail: Elena.khoriakova94@mail.ru*

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ: ПРОБЛЕМЫ ДОКАЗЫВАНИЯ

В статье рассмотрены проблемы доказывания ответственности перевозчика по договору перевозки груза автомобильным транспортом в рамках привлечения его к гражданско-правовой ответственности. Проанализированы условия и основания такой ответственности, выделены типичные ошибки в процессе доказывания наличия убытков и вины перевозчика. На основе проведенного исследования авторами делается вывод о необходимости закрепления на законодательном уровне точной формы акта как основного документа, фиксирующего факт несоблюдения сторонами условий договора перевозки, который позволит возложить ответственность на виновное лицо.

Ключевые слова: акт, автомобильный транспорт, груз, договор перевозки, доказательства, нарушения, перевозчик, ответственность, ущерб, экономические правоотношения.

В сфере экономических правоотношений значительное место занимает деятельность по перевозке грузов, выступающая в качестве основы товарного оборота между организациями. Наиболее распространенным видом перевозки в силу доступности и экономичности принято считать перевозку автомобильным транспортом, которым в России перевозится около 80% общего объема грузов [1].

Такая деятельность осуществляется на основании специального договора, сущность которого раскрывается через ключевое слово «перевозка». В юридической науке это понятие в первую очередь связано с транспортными обязательствами, направленными на перемещение материальных объектов в пространстве [2].

Правовое обеспечение деятельности по перевозке грузов играет важную роль в построении легального, экономически взаимовыгодного и эффективного сотрудничества между субъектами пред-

принимательской деятельности. Этот вопрос регламентируется [3]:

– главой 40 «Перевозка» части II Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (в действующей редакции от 23.05.2016 г.);

– Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, введенным в действие Федеральным законом от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ (в редакции от 13.07.2015 г. с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 19.10.2015 г.);

– Постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (в редакции от 03.12.2015 г., с изменениями от 17.05.2016 г.);

– иными нормативно-правовыми актами.

Договором перевозки в действующем законодательстве признается соглашение, согласно которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату [3, ст. 785 ГК РФ].

Договорные отношения строятся не только на правах и обязанностях сторон, но и на ответственности в случае неисполнения ими своих обязательств. Именно реальность применения мер ответственности служит гарантом соблюдения сторонами законодательства и условий договора. Доказывание ответственности перевозчика в рамках договора перевозки груза автомобильным транспортом имеет весьма неоднозначный и сложный характер, вследствие специфики правового регулирования в этой сфере. Указанный факт препятствует нормальному развитию экономических правоотношений между организациями и, соответственно, негативно влияет на товарный рынок в целом.

Все перечисленное обуславливает выбор авторами в качестве объекта настоящего исследования – проблематики доказывания ответственности перевозчика по данным договорам.

Основанием для наступления ответственности по договорам перевозки груза автомобильным транспортом может являться:

– неподача транспортных средств (в том числе предоставление транспортного средства, не соответствующего условиям договора перевозки);

– просрочка доставки грузов;

– невывоз по вине перевозчика груза, предусмотренного договором перевозки;

– утрата, недостача и повреждение (порча) груза.

К условиям наступления ответственности перевозчиков относятся [4]:

- 1) наличие убытков получателя;
- 2) неправомерное поведение (неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства);
- 3) наличие причинной связи между фактом неисполнения обязательства по перевозке и ущербом, когда ответственность выражается в возмещении убытков;
- 4) вина перевозчика.

Рассмотрим последовательно каждое из условий с точки зрения процесса его доказывания.

Фиксация наличия убытков и неправомерного поведения перевозчика, по общему правилу, осуществляется путем составления акта, отвечающего положениям законодательства Российской Федерации. Пунктами 80 и 82 Постановления Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» [3] закреплены обязательные элементы такого акта.

Анализ практики позволяет выделить некоторые типичные ошибки при его составлении, которые приводят к отсутствию доказательств нарушений со стороны перевозчика.

Первая группа ошибок связана с несоблюдением формы акта и отсутствием в нем обязательных реквизитов.

В Постановлении Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 23.05.2013 г. по делу № А72-9184/2012 [5] отражено, что суд не принял акт в качестве доказательства по делу в силу отсутствия необходимых реквизитов и подписей. Акт без даты и номера, без подписи лиц, учинивших запись о наличии повреждения доставленного автомобиля, не является документом, подтверждающим вину перевозчика в несохранной перевозке.

Частным случаем такой ошибки является отсутствие необходимых документов, прилагаемых к акту и подтверждающих сведения, содержащиеся в нем.

Так, в спорах об утрате, недостаче и повреждении груза составление даже надлежащего акта является недостаточным. В силу пункта 83 Постановления Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» [3], в случае утраты или повреждения груза к акту обязательно должны прилагаться результаты экспертизы, которые определяют размер фактических повреждений и недостачи.

Можно отметить, что проведение экспертизы в рамках таких динамичных и часто встречающихся отношений как перевозка является довольно затратным материально и по времени средством доказывания, что и приводит к отсутствию в судебных спорах данного вида доказательства.

В рамках дела № А57-13025/2014 Арбитражным судом Саратовской области от 21 октября 2014 года было отражено, что «акт не содержит подробного описания ... сведений, позволяющих сделать вывод о том, что поврежденная продукция потеряла качество на сумму, запрашиваемую истцом в рамках настоящего иска. Экспертиза поврежденного груза не проводилась» [6].

Таким образом, как показывает судебная практика [7], устранению перечисленных ошибок может способствовать, во-первых, нормативное закрепление формы акта о недостатках, во-вторых, уточнение оснований проведения экспертизы по спорам о перевозке.

Вторую группу ошибок можно связать с содержанием акта. Так, в Постановлении Арбитражного суда Поволжского округа от 12.05.2015 г. № Ф06-22127/2013 по делу № А12-15376/2014 суд не принял представленные истцом акты в качестве доказательств, на основе как формальных, так и содержательных критериев: «Оформление актов проводилось в отсутствие ответчика... Более того, в актах указаны лишь общие формулировки» [8]. Таким образом, судом была сформулирована позиция о содержательных недостатках акта в дополнение к несоблюдению формы.

Третья группа типичных ошибок, связанных с доказыванием ответственности перевозчика, имеет процессуальный характер. Они вытекают из несоблюдения уведомительного порядка составления акта, установленного пунктом 80 Постановления Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» [3].

В частности, в Постановлении Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 20.01.2015 г. № Ф01-5510/2014 по делу № А43-29263/2013 суд, отказывая заказчику во взыскании убытков по договору перевозки, ссылаясь на недостаточность акта, составленного в односторонне порядке, делая акцент на отсутствии уведомления поставщика и перевозчика о наличии некачественного товара [9].

Помимо всего сказанного, следует учитывать, что наличие и доказательство убытков является лишь одним из условий возложения ответственности на перевозчика. По мнению Б. Л. Хаскельберга, факт обнаружения груза с повреждением еще не говорит о

противоправности поведения перевозчика, и нельзя возлагать на перевозчика ответственность за повреждение груза, если им выполнены все требования, направленные на сохранность груза, доставленного с повреждениями [10]. Это означает, что должна быть также подтверждена причинная связь между неправомерными действиями перевозчика и причиненными убытками.

На практике установление этого факта не вызывает затруднений, если стороны в договоре и заявке к нему максимально подробно закрепили условия и порядок перевозки. При этом какое-либо несоответствие действий перевозчика или же состояния транспорта положениям договора является неисполнением обязательства, а причинная связь вытекает из этих несоответствий.

Доказывание такого условия ответственности перевозчика как вина также не представляет существенных затруднений. Постановлением Президиума Высшего арбитражного суда Российской Федерации (ВАС РФ) от 14.12.2010 г. № 9587/10 признается, что вина перевозчика при утрате груза презюмируется [11].

Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, введенным в действие Федеральным законом от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ, предусмотрены основания, освобождающие перевозчика от ответственности, если неисполнение своих обязательств произошло вследствие [3]:

- 1) непреодолимой силы;
- 2) временных ограничений или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам по не зависящим от перевозчика причинам;
- 3) иных не зависящих от перевозчика причин.

Однако С. В. Тяпухин считает, что арбитражные суды неохотно применяют положения статьи 796 ГК РФ и части 5 статьи 34 Устава автомобильного транспорта [3], регламентирующие случаи снятия с перевозчика ответственности за несохранность груза [12]. Кроме того, перевозчику необходимо обязательно доказать, что он не мог предотвратить эти обстоятельства и их устранение от него не зависело. Так, например, даже дорожно-транспортное происшествие не принимается как обстоятельство для освобождения от ответственности перевозчика, поскольку ДТП по вине третьего лица для перевозчика носит характер случайного [13].

Таким образом, проанализировав каждое из условий ответственности перевозчика, можно сделать вывод, что наиболее уязвимым с точки зрения действующего законодательства является процесс доказывания наличия самих убытков и нарушений обяза-

тельств со стороны перевозчика. Это является следствием ненадлежащего составления акта как основного документа, фиксирующего факт несоблюдения сторонами условий договора перевозки. Принимая во внимание данный аспект, мы считаем, что необходимо на законодательном уровне закрепить в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта точную форму акта, фиксирующего наличие убытков и факт ненадлежащего исполнения своих обязанностей перевозчиком. В утвержденной форме акта должны быть отражены такие обязательные элементы, как:

- структура акта;
- сроки отправки и сроки составления акта перевозчику;
- список необходимых документов, которые следует приобщить к акту;
- способ уведомления перевозчика;
- порядок составления акта.

Четко регламентированная форма акта должна помочь в судебном порядке возлагать ответственность на виновное лицо. Обратное же препятствует развитию экономических правоотношений между организациями и, соответственно, негативно влияет на товарный рынок в целом, что недопустимо в рамках поддержания и развития рыночной экономики в нашей стране.

Литература

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. Соловьева М. А. К вопросу о соотношении транспортных договоров и транспортной логистики // Бизнес, Менеджмент и Право. 2014. № 2. URL: http://www.bmpravo.ru/show_stat.php?stat=1022.
3. Документы системы ГАРАНТ. URL: <http://base.garant.ru/>.
4. Егiazаров В. А. Транспортное право: учебник / 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. 592 с.
5. Постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 23.05.2013 г. по делу № А72-9184/2012 // СПС «КонсультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru/>.
6. Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 29.12.2014 г. по делу № А57-13025/2014 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <http://sudact.ru/arbitral/doc/rCM6cWveofWa/>.
7. Постановление Президиума ВАС РФ от 14.12.2010 г. № 8893/10 по делу № А51-6084/2009 // Система арбитражных судов Российской Федерации. URL: http://www.arbitr.ru/as/pract/post_pres/.

8. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 12.05.2015 № Ф06-22127/2013 по делу № А12-15376/2014 // Архив судебных решений. URL: <http://sudrf.kodeks.ru/rospravo/>.

9. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 20.01.2015 № Ф01-5510/2014 по делу № А43-29263/2013 // Архив судебных решений. URL: <http://sudrf.kodeks.ru/rospravo/>.

10. Хаскельберг Б. Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. М.: Юридическая литература, 1966. 143 с.

11. Постановление Президиума ВАС РФ от 14.12.2010 г. № 9587/10 // Законодательная база российской Федерации. URL: <http://zakonbase.ru/content/base/184208/>.

12. Тяпухин С. В. Перевозки автомобилей автовозом // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. 2015. № 3. URL: <http://www.audar-press.ru/magazine/41/number/1752>.

13. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 07.12.2015 г. № Ф06-2855/2015 по делу № А65-31018/2014. // Архив судебных решений. URL: <http://sudrf.kodeks.ru/rospravo/>.

*Статья поступила в редакцию 05.08.16 г.
Рекомендуется к опубликованию членом Экспертного совета
д-ром филос. наук, доцентом А. А. Бодровым*