

Татьяна Александровна ИВАНОВА —  
доцент кафедры прав человека  
и конституционного правосудия  
Саратовской государственной академии права,  
кандидат юридических наук  
igp@sgap.ru

УДК 341

## ПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА ПРИ СОВЕРШЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

**АННОТАЦИЯ.** В статье особое внимание уделяется анализу ответственности перевозчика при совершении международных автомобильных перевозок грузов.

**SUMMARY.** In article emphases is spared analysis to responsibility of the carrier at completion of international car transportation cargo.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА.** Вред, перевозчик, ответственность, вина.

**KEY WORDS.** The harm, carrier, responsibility, blame.

Споры о возмещении вреда при совершении международных автомобильных перевозок грузов на практике занимают существенное место.

Транспортные уставы и кодексы предусматривают примерный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, если он докажет наличие этих обстоятельств, а также связь между ними. В случае полной или частичной утраты, повреждения, порчи груза или при просрочке в его доставке виновен перевозчик. Перевозчик может опровергнуть презумпцию своей вины. Он будет освобожден от ответственности, если докажет отсутствие своей вины в отношении предмета претензии по следующим позициям:

1. Перевозчик может доказать ненадлежащие действия отправителя или получателя в тех случаях, когда погрузка, выгрузка, укладка и крепление груза производились силами последних и явились причиной повреждения, порчи или утраты груза. Кроме того, перевозчик может сослаться на ненадлежащую упаковку и маркировку груза, на то, что груз был неправильно закреплен внутри тары и упаковки, а также на то, что он принял транспортное средство или контейнер с грузом за чужими пломбами.

2. Неверные инструкции, данные перевозчику или отсутствие таковых относятся к упущениям отправителя или получателя, доказательство которых позволяет перевозчику снять с себя ответственность. Однако перевозчику необходимо доказать, что именно данное упущение правомочного по договору лица явилось причиной повреждения, порчи или утраты груза, или просрочки в его доставке.

3. Перевозчику предоставляется возможность доказать, что повреждение, порча или утрата груза произошли вследствие особых естественных свойств груза, то есть таких, которые грузу присущи по своей природе.

4. Перевозчик будет освобожден от ответственности, если докажет, что коммерческая неисправность груза или нарушение срока доставки произошли при наступлении форс-мажорных обстоятельств, то есть таких, которые перевозчик не мог предвидеть и преодолеть.

Ответственность за несохранность груза ограничена его стоимостью, ущерб возмещается в случае утраты или недостачи груза, в случае повреждения груза.

Не все моменты наступления ответственности по договору перевозки оговорены в международных соглашениях, но это не означает освобождение перевозчика от ответственности. В таких случаях применяются нормы внутреннего законодательства в соответствии с коллизионными привязками. Несмотря на действующие коллизионные нормы, внутреннее законодательство может не предусматривать ответственность перевозчика при нарушении им условий договора перевозки. Поэтому при осуществлении международной автомобильной перевозки грузов следует отдать предпочтение тому международному нормативному акту, который содержит наиболее полный круг случаев ответственности перевозчика по договору перевозки грузов, но это не всегда возможно.

Ответственность перевозчика возникает только при наличии вины, которая презюмируется [1; 6-7].

Рассматривая вопрос о содержании вины в гражданском праве, одни исследователи обнаруживают в вине исключительно психическое отношение к совершенному правонарушению, другие полагают, что о вине можно говорить только в плане предпринятых либо не предпринятых мер ответственности лицом [2; 24-25].

По мнению В. А. Хохлова, вина является служебной категорией для режима применения санкций, не квалифицирует факт существования или отсутствия ответственности. В этом понимании вины есть способ по установлению границы использования мер ответственности. Это не является ни психическим отношением, ни уровнем исполнимости (фактическими действиями).

Осуждая виновного или оправдывая невиновного, суд всесторонне взвешивает каждый противоправный поступок, исследует его объективные и субъективные стороны, а вместе с тем и вину правонарушителя как психическое отношение лица к своим противоправным действиям и их последствиям [3; 179].

Перевозчик не освобождается от ответственности по причине дефектов транспортного средства, которым он пользуется для осуществления перевозки, а также вины лица, у которого был взят в аренду автомобиль.

Перевозчик должен всегда эксплуатировать только технически исправное транспортное средство. При повреждении, порче, полной или частичной утрате груза, а также при нарушении сроков его доставки перевозчик не может ссылаться на статьи Конвенции, ограничивающие или исключаящие его ответственность, если не докажет, что к моменту начала рейса эксплуатируемое им транспортное средство находилось в технически исправном состоянии.

Перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности, когда утрата или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

- а) с использованием открытых брезентовых транспортных средств, если такое использование было специально согласовано и указано в накладной;
- б) с отсутствием или дефектами упаковки, в случаях, когда грузы, перевозимые без упаковки или без надлежащей упаковки, подвержены порче или повреждению;
- в) с обработкой, погрузкой, укладкой или выгрузкой груза отправителем или получателем;
- г) с естественными свойствами некоторых грузов, вследствие которых они подвержены полной или частичной утрате или повреждению, в частности, вследствие боя и другое;
- д) с недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации грузовых мест;
- е) с перевозкой живых животных.

Таким образом, перевозчик может быть освобожден от ответственности, если докажет, что хотя бы один из этих рисков явился причиной повреждения, порчи или утраты груза.

Как уже было сказано, ответственность перевозчика презюмируется. В правовой литературе многие авторы высказываются против существования ответственности без вины. Одни считают такую ответственность несправедливой и не имеющей воспитательного значения [4; 421-426]. По мнению В.А. Тархова, эти утверждения ошибочны, так как такое стимулирование, как ответственность без вины, осуществляется главным образом до правонарушения, когда еще не может быть вопроса о вине. Если лицо будет знать, что его ни при каких обстоятельствах не приведут к ответственности, то об ответственности, следовательно, о воспитательном ее значении не может быть и речи [5; 302-303]. С данным утверждением нельзя не согласиться.

О.Н. Садиков подчеркивает, что в тех ситуациях, когда вред причинен в результате обстоятельств, никак не зависящих от транспорта, охрана интересов потерпевшего должна осуществляться не с помощью института ответственности, а в порядке страхования [6; 90-95].

На наш взгляд, для нормального функционирования института ответственности в нормативных актах должны быть четко оговорены случаи, от наступления которых перевозчик должен осуществлять страхование.

Раскрыв случаи наступления ответственности, условия ответственности, необходимо определить предельный размер ответственности перевозчика в договоре перевозки грузов.

Ответственность перевозчика за несохранность перевозимого груза ограничивается частью реального ущерба, причиненного грузовладельцу. Эта часть ущерба может возмещаться перевозчиком тремя:

- в случае утраты или недостачи груза — в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- в случае повреждения (порчи) груза — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза — в размере его стоимости;
- в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, — в размере объявленной стоимости груза.

Для определения стоимости груза применяется несколько способов. Доказательством стоимости груза прежде всего является его цена, указанная в счете продавца или в договоре.

При отсутствии счета или договорной цены применяется общее правило: стоимость груза исчисляется исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Клиент может выбрать, на какой момент исчислять цену: на дату предъявления иска или вынесения решения судом. Кроме того, наряду с возмещением ущерба, вызванного несохранностью груза, перевозчик возмещает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку груза, если она не входит в стоимость груза [7; 4-8].

Судебная практика многих стран исходит из того, что полная утрата груза имеет место, если перевозчик не может выдать груз получателю, независимо от того, известно или нет место его фактического нахождения. Таким образом, выдача груза ненадлежащему получателю признается его полной утратой, соответствующие расчеты с фактическим получателем должен вести перевозчик, а не грузополучатель по транспортному документу. Судебная практика в области

международных автомобильных перевозок не является обширной, однако она позволяет все же констатировать стремление судов капиталистических стран прибегать к применению норм своего национального права.

Согласно большинству соглашений о международных сообщениях ответственность должна возлагаться на перевозчика только при наличии его вины, которая предполагается.

В практическом плане различие между ответственностью за вину и объективной ответственностью не является ныне значительным. Всякая ответственность с объективной стороны заключается в недопущении и устранении недостатков, не всегда определенного недостатка, повлекшего за собой ответственность, который может относиться к прошлому и поэтому быть объективно не устранимым, а недостатков вообще.

Когда в качестве цели ответственности устанавливается защита правопорядка, то на первый план выдвигается юридическая сторона.

Юридическая ответственность регулируется различными отраслями права. В зависимости от правового регулирования ответственность приобретает различный характер, но все виды ответственности основными задачами имеют воспитание лица, несущего ответственность и предупреждение правонарушений со стороны других членов общества. Ответственность как мера государственного принуждения выражается в осуждении правонарушения, в установлении для правонарушителя определенных отрицательных последствий в виде ограничений личного или имущественного порядка [8; 314-318]. Основаниями ответственности могут быть: вред, причиненный действиями ответственного лица; причинная связь между поведением ответственного лица и вредом; вина ответственного лица. Вину тоже нередко называют основанием ответственности [9; 22]. С наличием вреда, причинной связи вины, закон связывает определенные юридические последствия. Следовательно, эти обстоятельства являются юридическими фактами, влекущими определенные юридические последствия. Нарушение закона является юридическим основанием ответственности, а неосторожность может рассматриваться законом в качестве юридического факта [10; 152].

В условиях быстрого технического прогресса и развития средств безопасности к действиям транспортных организаций предъявляются весьма строгие требования. Тем самым случайные обстоятельства, которые могли бы освободить транспорт от ответственности перед клиентурой, становятся редким явлением. При правильной трактовке вина не только не препятствует повышению ответственности транспорта, но позволяет делать это не механически, а с учетом всех конкретных обстоятельств и более эффективно.

В тех ситуациях, когда вред причинен в результате обстоятельств, не зависящих от транспорта, охрана интересов потерпевшего должна осуществляться в порядке страхования. Страхование грузов — один из распространенных видов страховых операций.

Чрезмерное расширение пределов гражданско-правовой ответственности есть привнесение в нее элементов страхования, которые институту ответственности не свойственны. В результате затрудняется нормальное функционирование этих двух институтов, каждый из которых имеет свою природу и свои специфические задачи.

Необходимо включить в нормативные акты оговорку о тех случаях, когда перевозчик обязательно осуществляет страхование. Когда вред причинен в ре-

зультате обстоятельств, за которые перевозчик не отвечает, охрана интересов потерпевшего должна осуществляться с позиции страхования, а также необходимо конкретизировать ответственность перевозчика за утрату и повреждение груза. В конвенции и законодательстве следует перечислить обстоятельства, когда перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности в случаях особого риска. Этот перечень должен быть исчерпывающим, расширительному толкованию он не подлежит.

В настоящее время необходимо решить вопросы по формированию единого транспортного пространства по реализации программ совместного использования транспортных инфраструктур. Необходимо разрабатывать концепции развития транспорта на основе прогноза потребностей в транспортных услугах, и главное — на основе законодательных актов, определяющих порядок функционирования всех видов транспорта независимо от форм собственности; создавать правовые и организационные условия для добросовестной конкуренции и взаимного инвестирования капитала, формировать и проводить на транспортно-дорожном комплексе единую научно-техническую политику.

Как показывает судебная практика, при международных перевозках в основном возникают споры о недостатке и повреждении перевозимых грузов. Быстрое и правильное разрешение этих споров имеет важное значение для обеспечения сохранности государственного имущества.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Будзиевская Л.В. Правовое регулирование международных перевозок грузов. М.: Юридическая литература, 1999. 386 с.
2. Красиков А.Н. Уголовно-правовая охрана прав и свобод человека в России // СГАП. Саратов: Полиграфист, 1996. 212 с.
3. Матвеев Г.К. Основания гражданско-правовой ответственности. М.: Юридическая литература, 1970. 312 с.
4. Государство, право, экономика. М.: Юридическая литература, 1970. 488 с.
5. Тархов В.А. Гражданское право. Общая часть: Курс лекций. Чебоксары: Чувашское книжное издательство, 1997. 331 с.
6. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юридическая литература, 1981. 288 с.
7. Инструкция о порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом, утв. Минфином СССР 30 ноября 1983 г. № 156. // Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР. 1986. № 11. С. 4-8.
8. Иоффе О.С., Шаргородский М.Д. Вопросы теории права. М.: Юридическая литература, 1961. 380 с.
9. Малейн Н.С. Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях. М.: Наука 1968. 207 с.
10. Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М.: Юридическая литература, 1966. 199 с.