

Основание освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза на примере автомобильной перевозки.

Научный руководитель – Громов Андрей Андреевич

Корчагина Ксения Сергеевна

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Москва, Россия

E-mail: korchagina.ksen@gmail.com

Изначально перевозчик отвечал за утрату, недостачу или повреждение груза на началах вины: в ст. 382 ГК РСФСР 1964 г. была установлена опровержимая презумпция. В настоящее время для перевозчика как для субъекта предпринимательской деятельности установлена безвиновная ответственность, вытекающая из п. 3 ст. 401 ГК РФ: такое лицо несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение было невозможным вследствие непреодолимой силы. Однако иное может быть предусмотрено законом или договором, что нас отсылает, в частности, к ст. 796 ГК РФ и транспортным уставам и кодексам, которые предусматривают дополнительные основания освобождения от ответственности [1].

П. 1 ст. 796 ГК РФ закрепляет следующее основание освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза – «утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые *перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело*». В п. 1 Обзора ВС РФ от 20.12.2017 г. и в п. 11 Постановления ВС РФ № 26 от 26.08.2018 г. указывается на ответственность по ст. 796 ГК РФ на началах риска (за случайное причинение вреда - ДТП по вине третьего лица, случайный пожар, хищение груза), а также на то, что освобождением от ответственности являются обстоятельства непреодолимой силы. Получается, что правоприменитель пошел по пути отождествления оснований ответственности перевозчика и предпринимателя, ограничив её так же непреодолимой силой, вместе с тем, п. 1 ст. 796 ГК РФ содержит иная формулировка освобождения от ответственности и данная норма является специальной по отношению к п. 3 ст. 401 ГК РФ, что предопределяет возможность наличия определенных особенностей.

Рассматривая иностранный опыт по данному вопросу, необходимо обратиться к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (СМР, далее - Конвенция) [2], которая в ст. 17 закрепляет похожую формулировку и указывает на «*обстоятельства, избежать которые перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить*».

Данное правило, как указывает судья Мистилл Дж. (Mustill, J), устанавливает стандарт, который находится между требованием принимать все возможные (максимальные) меры предосторожности и обязанностью действовать разумно в соответствии с существующей практикой. Неизбежными должны быть не только обстоятельства, но и последствия. Так, в одном из решений суд постановил, что перевозчик, водитель которого не смог избежать столкновения с крупным предметом, упавшим с впереди идущего транспортного средства, но который мог бы уменьшить последствия торможением, был тем самым частично ответственен за ущерб [3; 150 - 152]. Для признания обстоятельств неизбежными требуется соблюдение максимально возможного стандарта осторожности [4]. В Комментариях к Конвенции также отмечается, что перевозчик может требовать освобождения от ответственности даже в случае, когда ДТП произошло исключительно по вине третьих

лиц [5; 44]. То же справедливо в случае, когда перевозчик предпринял все максимально возможные меры, чтобы предотвратить кражу, например, припарковав автомобиль на охраняемой стоянке, закрыв его и включив противоугонное устройство – в таком случае будет освобождение от ответственности[6].

Схожее регулирование наблюдается в Германии. В соответствии с параграфом 429 HGB перевозчик освобождается от ответственности, если несохранность груза вызвана «обстоятельствами, которых нельзя было избежать при осмотрительности благоразумного перевозчика» [7; 469]. В данном случае перевозчик отвечает до пределов идеального, а не среднего перевозчика, если событие является непредотвратимым, то есть, даже если перевозчик предпринял все возможные меры, обстоятельство не удалось бы избежать, и поэтому перевозчик ответственности не несет.

Таким образом, при исследовании границ ответственности перевозчика важно правильно подходить к оценке обстоятельств, устранение которых не зависело от перевозчика и которые были непредотвратимыми. Есть подходы других правовых порядков, которые учитывают большее количество нюансов при привлечении перевозчика к ответственности.

Источники и литература

- 1) Штыков В.П. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки. Дис. ... к.ю.н.: СПб, 12.00.03. 2015 г.
- 2) Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Заключена в г. Женеве 19.05.1956, вступила в силу для СССР 01.12.1983, с изм. от 05.07.1978.
- 3) Messent A., Glass D.A. CMR: Contracts for the international carriage of goods by road. Fourth edition, 2018 by Informa Law from Routledge. 438 p.
- 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). Статут, 2011.
- 5) Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Geneva, 1975. ECE/TRANS/14.
- 6) Szancilo T. Liability of the carrier in the road carriage of goods for theft and robbery under polish law and the CMR convention // Orbeliani Law Review // Vol. 1, No. 1, 2022.
- 7) Canaris C.-W. Handelsrecht. 22. Aufl. München, 1995.