

ОСНОВАНИЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ ПЕРЕВОЗЧИКА ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ТРАНСПОРТНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

© 2018

Е.Н. Немова, преподаватель кафедры «Теория и история государства и права»
Тольяттинский государственный университет, Тольятти (Россия)

Ключевые слова: освобождение от юридической ответственности; перевозчик; освобождение от ответственности перевозчика; обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности; транспортные отношения; транспортное законодательство; непреодолимая сила.

Аннотация: Причиной возникающих коллизий в правовом регулировании оснований освобождения от ответственности перевозчика является большое количество законов, регулирующих транспортные отношения в Российской Федерации. Целью данной статьи является исследование оснований, освобождающих от ответственности перевозчика по действующему транспортному законодательству в Российской Федерации. В работе был проведен анализ действующего транспортного законодательства, в части регулирования оснований освобождения перевозчика от ответственности, которые были разделены на три вида. К первому виду обстоятельств, которые исследовались в статье, относятся обстоятельства чрезвычайного или непреодолимого характера, освобождающие перевозчика от ответственности. Обстоятельствами второго вида являются обстоятельства, исключающие ответственность перевозчика, ввиду ненадлежащего исполнения транспортного обязательства перевозчиком, произошедшее по вине заказчика услуги, т.е. вызвано действиями, за которые отвечает заказчик. Третий вид обстоятельств – обстоятельства, которые не являются чрезвычайными и непреодолимыми, но которые освобождают перевозчика от ответственности, если его вина не будет доказана грузополучателем. По результатам проведенного исследования был сделан вывод о том, что перевозчик освобождается от ответственности, если несохранность груза произошла вследствие обстоятельств, за которые перевозчик не отвечает. При этом перевозчик, не исполнивший или ненадлежащим образом исполнивший обязательство, может быть освобожден от ответственности лишь при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

ВВЕДЕНИЕ

Освобождение от юридической ответственности в отраслях публичного и частного права отличается. Одним из таких отличий является возможность установления оснований для освобождения от ответственности соглашением в отраслях частного права, в то время, как освобождение от уголовной ответственности строго предусмотрены нормами Уголовного кодекса РФ [1]. Кроме того, основания освобождения от гражданско-правовой ответственности устанавливаются не только в Гражданском кодексе РФ [2] [3], но и в многочисленных нормативно-правовых актах, содержащих нормы гражданского права.

Так, транспортные отношения в Российской Федерации регулируются большим количеством законов, к ним в первую очередь относятся: Гражданский и Воздушный кодексы РФ [4], Кодексы внутреннего водного транспорта РФ [5], торгового мореплавания РФ [6], федеральные законы: Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [7], Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [8], «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [9] и др. Такой большой объем нормативных правовых актов в сфере транспортных отношений является причиной возникающих в правовом регулировании оснований освобождения от ответственности коллизий.

Цель настоящей статьи – рассмотреть основания освобождения перевозчика от ответственности по нормам действующего гражданского и транспортного законодательства.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ

Возможность освобождения перевозчика от ответственности предусмотрена в п. 1 ст. 796 ГК РФ, согласно которой перевозчик должен доказать факт утраты, недостачи или повреждения груза вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Данные обстоятельства конкретизируются положениями соответствующих транспортных законов.

Исходя из анализа действующего транспортного законодательства в качестве обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности можно выделить следующие:

- непреодолимая сила (п. 1 ст. 166 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ); п. 1 ст. 36 Устава автомобильного транспорта);
- в установленном законом порядке введены временные ограничения или запрет движения транспортных средств по автомобильным дорогам, по не зависящим от перевозчика причинам (п. 2 ст. 36 Устава автомобильного транспорта);
- особые естественные свойства перевозимых груза (ст. 95 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»);
- пожар, возникший не по вине перевозчика (п. 4 ст. 166 КТМ РФ);
- действия или распоряжения властвующих субъектов (п. 5 ст. 166 КТМ РФ);
- военные действия и народные волнения (п. 6 ст. 166 КТМ РФ);
- скрытые недостатки, свойства груза, его естественная убыль (п. 8 ст. 166 КТМ РФ);
- повреждение или недостача груза произошли в силу естественных причин, связанных с его перевозкой

в открытом железнодорожном составе (ст. 118 УЖТ РФ);

– недостача груза, грузобагажа не превышает норму естественной убыли (ст. 118 УЖТ РФ), которая согласно постановлению Правительства РФ от 12.11.2002 г. № 814 [10] разрабатывается с учетом технологических условий хранения и транспортировки, климатического и сезонного факторов, влияющих на естественную убыль материально-производственных запасов;

– и другие обстоятельства, обладающие чрезвычайным и непреодолимым характером согласно п. 1 ст. 796 ГК РФ. При этом, перевозчик отвечает за сохранность груза независимо от наличия или отсутствия вины, если это предусмотрено законом. Такой вывод привел Верховный Суд РФ в своем Обзоре судебной практики по договорам перевозки груза и транспортной экспедиции [11].

В обзоре рассмотрено три случая:

- ДТП по вине третьего лица;
- пожар в машине перевозчика;
- хищение груза третьим лицом.

Во всех ситуациях Верховный Суд РФ пришел к выводу, что перевозчик должен ответить за сохранность груза, поскольку причины повреждений не обладают признаками непреодолимой силы или перевозчик должен был их предвидеть. При этом наличие либо отсутствие вины не имеет значения. Ранее аналогичный подход в случае с пожаром в машине перевозчика применил Президиум ВАС РФ [12]. В то же время перевозчик освобождается от ответственности, когда утрата или повреждение груза произошли из-за его ненадлежащей упаковки грузоотправителем. Это справедливо, если перевозчик не брал на себя обязательств по упаковке.

Обстоятельствами, исключающими ответственность перевозчика, является ненадлежащее исполнение транспортного обязательства перевозчиком, которое произошло по вине заказчика услуги, т.е. вызвано действиями, за которые отвечает заказчик:

– недостача или утрата груза произошли по причине недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных в транспортной накладной (ст. 118 УЖТ РФ);

– повреждение или порча груза, тары или упаковки, возникшие из-за ненадлежащего их качества или особых естественных и физических свойств (ст. 39 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) [13]);

– неправильный способ перевозки скоропортящегося груза (ст. 39 СМГС);

– действия или бездействие отправителя или получателя (ст. 166 КТМ РФ);

– перевозку груза сопровождают представители отправителя или получателя (ст. 168 КТМ РФ, ст. 118 УЖТ РФ). При этом, договор на сопровождение и охрану груза, должен содержать условия, устанавливающие ответственность охраны перед перевозчиком за утрату груза, повреждение или несоответствие перевозочным документам. В противном случае перевозчик несет ответственность [14];

– недостаточность или неясность марок (п. 10 ст. 166 КТМ РФ);

– отсутствие признаков, свидетельствующих о несохранности груза (ст. 118 УЖТ РФ). Следует обратить внимание на то, что в ситуации, когда грузополучатель обнаруживал недостачу груза, прибывшего к месту на-

значения в исправных вагонах, суды не раз приходили к выводу об отсутствии ответственности железнодорожного перевозчика за недостачу груза [15; 16].

Однако, рассматривая спор между грузополучателем и железнодорожным перевозчиком в аналогичных обстоятельствах, Президиум ВАС РФ пришел к противоположному выводу. По мнению ВАС РФ, перевозчик мог предотвратить возникновение недостачи груза, если бы проверил соответствие массы груза в вагоне массе, указанной в железнодорожных накладных. Тот факт, что он этого не сделал, свидетельствует о том, что перевозчик не проявил должную осмотрительность при перевозке вверенного груза и ненадлежащим образом исполнил свои обязанности. В таких обстоятельствах грузоперевозчик обязан возместить грузополучателю убытки, возникшие из-за недостачи груза [17].

Можно также выделить обстоятельства, которые нельзя отнести к чрезвычайным и непреодолимым, но которые освобождают перевозчика от ответственности, если его вину не получится доказать грузополучателю:

– тара, в которой доставлен груз является исправной и не имеет следов вскрытия в пути (ст. 168 КТМ РФ, ст. 118 УЖТ РФ).

Например, удовлетворяя иск организации к судоходной компании о взыскании убытков, составляющих стоимость недостающего маловязкого судового топлива, суд в качестве доказательств признания вины ответчика в утрате груза, указал, ссылаясь на п. 1 ст. 796 ГК РФ, ст. 168 КТМ РФ на отсутствие надлежащей пломбировки емкостей судна [18];

– незаметные для внешнего осмотра недостатки тары и упаковки груза (п. 9 ст. 166 КТМ РФ);

– исправными являются вагоны и контейнеры в которых прибыл груз, а так же защитная маркировка (ст. 118 УЖТ РФ);

– исправность грузовых помещений с исправными пломбами отправителя (ст. 168 КТМ РФ, ст. 118 УЖТ РФ).

Таким образом, обстоятельствами, которые освобождают перевозчика от ответственности за несохранность груза, являются те обстоятельства, за которые он не отвечает.

При этом действующая судебная практика учитывает такое обстоятельство, как то, что некоторые перевозчики являются монополистами и весь процесс перевозки находится под контролем именно перевозчика, а не грузоотправителя (грузополучателя), пассажира. В связи с чем, признается, что перевозчик, являющийся субъектом предпринимательской деятельности, освобождается от ответственности при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Иными словами, перевозчик освобождается от ответственности в соответствии с п. 1 ст. 796 ГК РФ, если докажет, что проявил необходимую степень заботливости и осмотрительности в целях надлежащего исполнения своих обязательств [19; 20].

Так, рассмотрев представленные в дело: техническое заключение согласно которому транспортное происшествие квалифицировано как крушение и ответственность за него возложена на арендатора; экспертное заключение, из которого следует, что причиной схода вагонов явилось нарушение арендатором требований пункта 16 главы IV Правил технической эксплуатации

железных дорог России, в части несодержания путей необщего пользования в исправном техническом состоянии, в частности, технического содержания стрелочного перевода, суд пришел к выводу об отсутствии вины перевозчика в транспортном происшествии и счел необходимым отказать в удовлетворении заявленных требований завода.

Однако апелляционный суд отменил решение суда первой инстанции, ссылаясь на заключения экспертов, из которого следовало, что в момент движения подвижного состава по стрелочному переводу «против шерсти» (от остряков к крестовине) остряки не были зафиксированы по направлению движения на путь № 7 закладкой, что привело к постепенному смещению остряков в горизонтальном направлении и движение колесных пар, начиная с вагона № 50950377, стало осуществляться одновременно по двум рамным рельсам. Это привело к провалу колесной пары в корне остряков, что и явилось причиной схода 2-х железнодорожных вагонов № 50950377, 58647082 и тепловоза ЧМЭЗ № 6041. Так же эксперты пришли к выводу, что причиной произошедшего схода двух железнодорожных вагонов № 50950377, 58647082 и тепловоза ЧМЭЗ № 6041 является нарушение работником, в обязанности которого входит перевод стрелок. В связи с этим суд апелляционной инстанции данное обстоятельство признал объективно предотвратимым, которое перевозчик мог предвидеть и устранить. Единственным основанием освобождения его от ответственности за утрату груза является наличие доказанных им препятствий вне разумного контроля перевозчика – обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 1 ст. 796 ГК РФ) [21].

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ВЫВОДЫ

Таким образом, проведенный анализ действующего транспортного законодательства, в части регулирования оснований освобождения перевозчика от ответственности, позволяет выделить следующие основания: обстоятельства чрезвычайного или непреодолимого характера, освобождающие перевозчика от ответственности; обстоятельства, исключающие ответственность перевозчика, ввиду ненадлежащего исполнения транспортного обязательства перевозчиком, произошедшее по вине заказчика услуги, т. е. вызвано действиями, за которые отвечает заказчик; обстоятельства, которые не являются чрезвычайными и непреодолимыми, но которые освобождают перевозчика от ответственности, если его вина не будет доказана грузополучателем.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ: ред. от 19.02.2018 // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ: ред. от 29.12.2017 // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ: ред. от 05.12.2017 // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ: ред. от 31.12.2017 // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.
5. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ: ред. от 29.12.2017 // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.
6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ: ред. от 29.12.2017 // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
7. РФ. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ: ред. от 18.07.2017 «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170.
8. РФ. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ: ред. от 03.07.2016 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.
9. РФ. Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ: ред. от 29.12.2017 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2015. № 29-1. Ст. 4346.
10. РФ. Постановление Правительства РФ от 12.11.2002 г. № 814: ред. от 26.03.2014 «О порядке утверждения норм естественной убыли при хранении и транспортировке материально-производственных запасов» // Собрание законодательства РФ. 2002. № 46. Ст. 4596.
11. РФ. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции: утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017 // Консультант-Плюс: справочно-правовой портал.
URL: consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285603/.
12. РФ. Постановление Президиума ВАС РФ от 20.03.2012 г. № 14316/11 по делу № А50-21608/2010 // Федеральные Арбитражные суды Российской Федерации.
URL: arbitr.ru/as/pract/post_pres/1_1_43fe30c6-3562-412a-99de-37b33160d508.html.
13. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. на 01.07.2017) // Консорциум Кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: docs.cntd.ru/document/1901924.
14. РФ. Постановление ФАС Волго-Вятского округа от 21.09.2010 г. по делу № А43-40358/2009 // Консультант-Плюс: справочно-правовой портал.
URL: consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=AVV&n=37690#0958104682981817.
15. РФ. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 07.07.2008 г. по делу № А56-19154/2007 // Консультант-Плюс: справочно-правовой портал.
URL: consultant.ru/.
16. РФ. Постановление Восемнадцатого арбитражного апелляционного суда от 20.03.2012 г. № 18АП-1181/2012 по делу № А76-18312/2011 // Консультант-Плюс: справочно-правовой портал.

- URL: consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=RAPS018&n=30860#07343440838710757.
17. РФ. Постановление Президиума ВАС РФ от 28.01.2014 г. № 14672/13 по делу № А55-18646/2012 // Федеральные Арбитражные суды Российской Федерации. URL: arbitr.ru/as/pract/post_pres/1_1_38258912-56ed-4ade-8b08-f9bccb5eee9c.html.
 18. РФ. Постановление ФАС Дальневосточного округа от 15.11.2010 г. № Ф03-7949/2010 по делу № А73-1400/2010 // Сейчас.ру: новости России и мира. URL: lawmix.ru/dalnevost/463.
 19. РФ. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 22.09.2016 г. № Ф10-3250/2016 по делу № А09-14021/2015 // Консультант-Плюс: справочно-правовой портал. URL: consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ACN&n=99463#023538234970279148.
 20. РФ. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 28.10.2016 г. № Ф01-3847/2016 по делу № А43-15160/2015 // Правосудие: судебная практика России. URL: pravosudie.biz/3470026.
 21. РФ. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 05.12.2016 г. № Ф01-5009/2016 по делу № А11-8478/2015 // Время бухгалтера. URL: v2b.ru/documents/postanovlenie-arbitrazhnogo-suda-volgo-vyatskogo-okruga-ot-17-05-2016/.
- REFERENCES**
1. The Criminal Code of the Russian Federation of June 13, 1996, No. 63-FZ (as amended on 19.02.2018). *Sobranie zakonodatelstva RF*, 1996, no. 25, st. 2954.
 2. Civil Code of the Russian Federation (Part One) of November 30, 1994 No. 51-FZ (Edited from December 29, 2017). *Sobranie zakonodatelstva RF*, 1994, no. 32, st. 3301.
 3. Civil Code of the Russian Federation (part two) of 26.01.1996 No. 14-FZ (as amended on 05.12.2017). *Sobranie zakonodatelstva RF*, 1996, no. 5, st. 410.
 4. The Air Code of the Russian Federation of March 19, 1997 No. 60-FZ (as amended on December 31, 2017). *Sobranie zakonodatelstva RF*, 1997, no. 12, st. 1383.
 5. The Code of Inland Water Transport of the Russian Federation of 07.03.2001 No. 24-FZ (as amended on December 29, 2017). *Sobranie zakonodatelstva RF*, 2001, no. 11, st. 1001.
 6. Code of Merchant Shipping of the Russian Federation from 30.04.1999 No. 81-FZ (as amended on December 29, 2017). *Sobranie zakonodatelstva RF*, 1999, no. 18, st. 2207.
 7. RF. Federal Law of 10.01.2003, No. 18-FZ (as amended on July 18, 2017) "Charter of Railway Transport of the Russian Federation". *Sobranie zakonodatelstva RF*, 2003, no. 2, st. 170.
 8. RF. Federal Law No. 259-FZ of 08.11.2007 (as amended on 03.07.2016) "Charter of road transport and urban land electric transport". *Sobranie zakonodatelstva RF*, 2007, no. 46, st. 5555.
 9. RF. Federal Law No. 220-FZ of July 13, 2015 (as amended on December 29, 2017) "On the organization of regular transportation of passengers and baggage by road and urban land electric transport in the Russian Federation and on amending certain legislative acts of the Russian Federation". *Sobranie zakonodatelstva RF*, 2015, no. 29-1, st. 4346.
 10. RF. Decree of the Government of the Russian Federation of 12.11.2002 No. 814 (Edited on 26.03.2014) "On the procedure for approving the norms of natural loss during storage and transportation of inventories". *Sobranie zakonodatelstva RF*, 2002, no. 46, st. 4596.
 11. RF. Review of judicial practice in disputes related to contracts of carriage of goods and transport expedition (approved by the Presidium of the Supreme Court of the Russian Federation on December 20, 2017). (In Russian)
 12. RF. Decree of the Presidium of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 20.03.2012 No. 14316/11 in case No. А50-21608/2010. (In Russian)
 13. Agreement on international railway cargo communications (SMGS) (with amendment and addendum as of 01.07.2017). *Konsortsium Kodeks: elektronnyy fond pravovoy i normativno-tekhnicheskoy dokumentatsii*. URL: docs.cntd.ru/document/1901924.
 14. RF. Decree of the Federal Arbitration Court of the Volga-Vyatka District of 21.09.2010 in case No. А43-40358/2009. (In Russian)
 15. RF. Decree of the Federal Antimonopoly Service of the North-Western District of 07.07.2008 on the case No. А56-19154/2007. (In Russian)
 16. RF. Decision of the Eighteenth Arbitration Appeal Court of 20.03.2012 No. 18AP-1181/2012 in case No. А76-18312/2011. (In Russian)
 17. RF. Decree of the Presidium of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 28.01.2014 No. 14672/13 in case No. А55-18646/2012. (In Russian)
 18. RF. Decree of the FAS of the Far Eastern District No. F03-7949/2010 of 15.11.2010 in case No. А73-1400/2010. (In Russian)
 19. RF. Decree of the Arbitration Court of the Central District of 22.09.2016 No. F10-3250/2016 in case No. А09-14021/2015. (In Russian)
 20. RF. Decree of the Arbitration Court of the Volga-Vyatka District No. Ф01-3847/2016 of 28.10.2016 in case No. А43-15160/2015. (In Russian)
 21. RF. Decree of the Arbitration Court of the Volga-Vyatka District of 05.12.2016 No. Ф01-5009/2016 in case No. А11-8478/2015. (In Russian)

**THE GROUNDS FOR THE RELEASE OF A CARRIER FROM LIABILITY
IN TRANSPORT LEGISLATION**

© 2018

E.N. Nemova, lecturer of Chair “Theory and History of State and Law”
Togliatti State University, Togliatti (Russia)

Keywords: release from legal liability; carrier; release from liability of a carrier; circumstances releasing the carrier from liability; transport relations; transport legislation; force majeure.

Abstract: A large number of laws regulating transport relations in the Russian Federation cause conflicts in the legal regulation of the grounds for the release of a carrier from liability. The purpose of this paper is to study the grounds for the release of a carrier from liability according to the transport legislation of the Russian Federation. The author carried out the analysis of the current transport legislation in terms of regulation of the grounds releasing a carrier from liability which divided into three types. Extraordinary or insurmountable circumstances releasing a carrier from liability are the circumstances of the first type. The circumstances of the second type are the circumstances excluding the carrier’s liability as the result of improper performance of a transport obligation by the carrier, which occurs due to the services customer fault, i.e. caused by actions for which the customer was responsible. The third type of circumstances is the circumstances that are not extraordinary and insurmountable but release the carrier from liability if its guilt will not be proved by a consignee. According to the results of the study, the author concludes that a carrier is released from liability if the cargo non-safety caused by the circumstances for which the carrier is not responsible. However, a carrier, who did not perform or performed improperly an obligation, can be released from liability only in the case when the circumstances could not be prevented and removed by the carrier.