

Сабырова Кундуз

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ДОГОВОРА И АВТОТРАНСПОРТНОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

Sabyrova Kunduz

RESPONSIBILITIES FOR BREACH OF A CONTRACT AND MOTOR TRANSPORT LAWS

В статье рассматривается ответственность за нарушение договора и автотранспортного законодательства.

The article considers responsibilities for breach of a contract and motor transport laws.

Общее правило об ответственности за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки, сформулировано в Гражданском Кодексе КР (далее ГК КР) применительно к перевозкам, осуществляемым всеми видами транспорта, и состоит оно в следующем. В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК КР, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Соглашения транспортных организаций (предпринимателей) с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами и кодексами (ст. 701 ГК КР).

Ввиду наличия жестких транспортно-технологических требований к выполнению основных перевозочных операций и массовости таких операций транспортное законодательство, как правило, содержит преимущественно императивные нормы, которые не могут быть изменены сторонами при заключении договора перевозки. Поэтому сфера применения соглашения сторон как источника взаимных прав и обязанностей на транспорте существенно ограничена.

В процессе перевозок грузов возникает большое число споров между грузовладельцами и перевозчиками, прежде всего по поводу несохранности доставленных грузов. При этом некоторые нормы транспортного законодательства перевозчики и их клиенты толкуют по-разному. Более того, и в юридической литературе многие из этих вопросов остаются дискуссионными. В частности, можно встретить утверждение о том, что особым признаком ответственности по договору перевозки груза является применение *принципа вины*. Так, в работе «Гражданское право России», вышедшей под редакцией О. Н. Садикова отмечено: «Термин "вина" в ст. 796 ГК не употреблен, однако имеющаяся в этой статье ссылка на исключаящие ответственность обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, означает, что его вина презюмируется. В транспортных уставах и кодексах вина перевозчика характеризуется не в общей форме, как это сделано в ст. 401 ГК, а в виде примерного перечня

обстоятельств, наличие которых освобождает перевозчика от ответственности».

Эту точку зрения полностью разделяют В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев: «Общим условием ответственности перевозчика за утрату, недостачу или порчу груза является *вина*, которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности коммерческих организаций осуществляющих предпринимательскую деятельность (ст. 401 ГК) и отвечающих на в то же время В.В. Витрянский пишет, что определяемые в транспортных уставах и кодексах обстоятельства, признаваемые основаниями для освобождения участников обязательств по перевозке фузов от ответственности за нарушение соответствующих условий договора (при надлежащем их доказывании нарушителем) «никак не могут свидетельствовать о том, что такая ответственность строится *на принципе вины*».

Н. Крылова, напротив, утверждает, что основанием для ответственности, является именно ответственность за вину (небрежность, отсутствие должной заботливости, отсутствие разумной заботливости, отсутствие предельной заботливости) перевозчика с перечнем возможных исключений из этого правила. Иногда перечень исключений из режима ответственности дает основания для квалификации ответственности как объективной, т.е. безвиной, хотя такая квалификация и вызывает возражения в юридической литературе по перевозкам грузов.

В любом случае, несмотря на теоретические споры о природе ответственности перевозчиков в литературе, в процессе применения права у судей «редко возникают сомнения по поводу квалификации фактов, могущих служить основанием для ответственности перевозчика. Как правило, вина перевозчика или сопряженное по смыслу понятие является в той или иной степени критерием основания для применения ответственности практически на всех видах транспорта».

Согласно статье 356 ГК КР лицо, нарушившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие *непреодолимой силы*.

Однако законом или договором может быть предусмотрено иное, т.е. дополнительные основания для освобождения от ответственности, «Такая конструкция ответственности не имеет ничего общего с принципом вины», - утверждает В.В. Витрянский.

А вот каково мнение по данному поводу адвоката с большим практическим стажем работы В.И. Сергеева. Во-первых, он считает, что в литературе этот вопрос освещен недостаточно полно

и не очень четко. В нынешней предпринимательской практике важное правовое значение имеет такой специфический раздел договорного права, как «форс-мажорные обстоятельства». Этот инструмент нередко используется партнерами хозяйственных правоотношений с целью избежать ответственности или вообще уклониться от исполнения своих обязательств. Понятие, «форс-мажорные обстоятельства», или обстоятельства непреодолимой силы, как основание для освобождения от ответственности применяют только к правоотношениям, осуществляемым между юридическими лицами; по международным договорам и только к вопросам ответственности. От исполнения обязательств по договорам данная оговорка не освобождает".

Под непреодолимой силой понимают *обстоятельства, характеризующиеся своей чрезвычайностью и непредотвратимостью при данных условиях*. В статье 79 Венской конвенции 1980 г. обстоятельства непреодолимой силы поставлены в обязательную зависимость от объективных сил, воздействующих на характер взаимоотношений сторон в договоре. Основным обуславливающим критерием освобождения от ответственности является установление препятствия к совершению обязательств. Учитывая, что в праве различных стран не совпадают условия, освобождающие от ответственности, в соответствующие оговорки контрактов (договоров) необходимо включать по возможности полное перечисление форс-мажорных обстоятельств, указывая как на явления стихийного характера, так и на экстремальные ситуации общественного характера и запретительные акты государственных органов.

По мнению автора, при оценке заявления стороны о невозможности исполнения обязательств по форс-мажорным обстоятельствам должно учитываться соответствующее условие договора, определяющее, какие именно обстоятельства признаются форс-мажорными. Однако в любом случае сторона договора, в соответствии с действующим законодательством, должна предпринять все возможное для исполнения возложенного на нее обязательства и не вправе пассивно ждать наступления события, которое послужит оправданием неисполнения обязательства. Если сторона способна исполнить свои обязательства путем совершения каких-либо разумных с коммерческой точки зрения действий, которые при данных обстоятельствах могут рассматриваться как замена исполнения обязательств, предусмотренных договором, то она, не приняв таких мер, не может рассчитывать на освобождение от ответственности.

Согласно статье 79 Венской конвенции событие, характеризующееся как препятствие к исполнению обязательств, должно удовлетворять требованию *непредвиденности* (поскольку от стороны нельзя было разумно ожидать принятия его в расчет при заключении договора) и иметь *неотвратимый характер*. Причем тот, кто нарушил договор, должен документально подтвердить, что событие, препятствующее исполнению, наступило несмотря на то, что им были предприняты все необходимые и разумные меры для его предотвращения либо наступления его

последствий. Из практики Международного коммерческого арбитражного суда при ТПП РФ известны, например, случаи, когда такие события, как неполучение или лишение лицензии на право перевозки грузов, в ряде случаев не были признаны основанием для освобождения от ответственности.

Если договор составлен умело, в нем полно и детально регламентированы все факты правоотношений сторон, предусмотрены перспектива возможных отклонений от исполнения обязательства и порядок разрешения возникающих между сторонами спорных вопросов, то по такому договору, как правило, дело не доходит до судебного разбирательства и все конфликтные ситуации разрешаются на стадии заключения сделки.

Еще один дискуссионный вопрос - круг обязанностей, неисполнение которых влечет применение ответственности за нарушение договора перевозки груза. Так, например, В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев указывают: «Особенностью ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов является также то, что она может наступать не только за нарушение уже заключенного договора перевозки, но и за несовершение действий, связанных с организацией перевозок. Такова ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за их неиспользование».

В.В. Витрянский им возражает: «То, что данные авторы называют «несовершением действий, связанных с организацией перевозок», на самом деле - неисполнение или- ненадлежащее исполнение перевозчиком или грузоотправителем самостоятельных обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке, которые не охватываются предметом договора перевозки конкретного груза, имеющего реальный характер. Следовательно, и установленная законодательством ответственность за нарушение указанных обязательств не имеет отношения к вопросам ответственности за нарушение договора перевозки груза».

С этим трудно согласиться. Содержание договора перевозки конкретного груза составляют обязанности сторон (перевозчика и грузоотправителя) по доставке груза в пункт назначения в установленный срок, обеспечению его сохранности и выдаче груза его получателю (обязанности перевозчика), а также по уплате установленной платы за перевозку груза (обязанность грузоотправителя). Неисполнение этих обязанностей или их ненадлежащее исполнение представляет собой нарушение условий договора перевозки груза, которое влечет применение ответственности. Однако начинается исполнение этих обязательств именно с обязанности перевозчика подать транспортное средство на погрузку. Это очевидно.

Статья 708 ГК КР устанавливает, что перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправленные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

В.В. Залесский прямо подчеркивает, что ответственность перевозчика грузов наступает не только за нарушение условий договора перевозки, вызвавшее убытки грузоотправителя (грузополучателя), но и за невыполнение действий, предшествующих перевозке. Перевозчик отвечает за неподачу транспортных средств в соответствии с принятой им заявкой или иным договором, которым может быть и договор об организации перевозок.

Таким образом, первой формой нарушения обязательства, с которой начинается ответственность перевозчика перед грузополучателем, является, на наш взгляд, неподача (или несвоевременная подача) транспортных средств под погрузку. Для того чтобы обязанность перевозчика по подаче транспортных средств была признана выполненной, требуется строгое соответствие этой подачи количественным показателям заявки или иного договора. Заявка (заказ) считается невыполненной перевозчиком, если, несмотря на ее своевременную подачу грузоотправителем, транспортные средства в указанные сроки не поданы или поданы в меньшем, чем предусмотрено заявкой (заказом), количестве.

Восполнение недогруза транспортных средств может быть предусмотрено в договорах об организации перевозок грузов или в транспортных уставах. При этом стороны долгосрочного (как правило, годового) договора об организации перевозок грузов вправе включить в него положение о том, что недогруз может быть восполнен лишь при условии предъявления соответствующего требования со стороны грузоотправителя.

Второй формой нарушения обязанностей перевозчика будет подача под погрузку неисправных или непригодных для перевозки данного груза транспортных средств. С точки зрения юридической квалификации в этом случае имеет место ненадлежащее исполнение обязательств. Однако по своим последствиям оно тождественно неисполнению, поскольку грузоотправитель лишен возможности осуществить предусмотренную заявкой (заказом) погрузку, что приводит к срыву перевозки груза.

Обязанность перевозчика подачу транспортные средства, пригодные именно для заявленного груза, должна быть предусмотрена уставами и кодексами. При нарушении этой обязанности грузоотправитель вправе не принять транспортные средства под погрузку. В свою очередь, грузоотправитель тоже может допустить нарушение своих обязанностей, а именно: не использовать в указанный срок поданные транспортные средства (допустить простой, выходящий за пределы суток); отказаться от предусмотренных заявкой (заказом) транспортных средств.

В отличие от общеправовой имущественной ответственности по принципу вины (ст. 356 ГК) ответственность за невыполнение заявки (заказа) при перевозках груза на автомобильном транспорте наступает не только за вину, но и за случай.

Транспортное законодательство должно устанавливать исчерпывающий перечень обстоятельств, когда имущественная ответственность за невы-

полнение принятой заявки (заказа) на перевозку грузов не наступает.

Вина третьих лиц в невыполнении заявки (заказа) и другие возможные причины не снимают имущественной ответственности с перевозчика и грузоотправителя за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов (ст. 356 ГК). Таким образом, гражданское законодательство ставит ответственность в прямую зависимость от вины. По мнению автора, исходя из принципа вины и должно быть изменено содержание статей транспортных уставов, устанавливающих ответственность за невыполнение принятой заявки (заказа).

Статья 710 ГК КР устанавливает, что соглашения перевозчиков с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Обстоятельства, освобождающие перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) на перевозку грузов, которые должны быть предусмотрены в транспортных уставах и кодексах, различны. По характеру своего направления в деятельности транспортной организации и грузоотправителя они могут быть разделены на три группы: 1) действие непреодолимой силы и военные действия; 2) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленные в порядке, который должен быть предусмотрен соответствующим уставом или кодексом; 3) иные случаи, которые также должны быть предусмотрены транспортными уставами и кодексами.

Перечень этих обстоятельств установлен статьей 711 ГК КР и обязателен для всех перевозчиков и их клиентуры. Наличие обстоятельств, названных в первой группе, свидетельствует о том, что нарушение выполнения заявки (заказа) на перевозку имело место при таких условиях, которые исключают ответственность перевозчика либо грузоотправителя. Обстоятельства второй группы возникают в связи с распоряжением компетентных органов, обязывающих или уполномочивающих перевозчика не подачу под перевозку в соответствии с заявкой (заказом) транспортные средства, а грузоотправителя не производить погрузку в связи с запрещением или ограничением перевозки грузов в определенных направлениях. В данном случае имеет место нарушение обязательства, а освобождение от него. Обстоятельства третьей группы возникают в случаях, которые должны быть предусмотрены в каждом уставе, кодексе.

К обстоятельствам первой группы, освобождающим перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку груза относятся, прежде всего, непреодолимая сила и военные действия. *Непреодолимая сила* - это чрезвычайное и непреодолимое в конкретных условиях событие. Чаще всего характер непреодолимой силы носят стихийные явления

природы: землетрясения, наводнения, пожары и т.д. Они освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности в том случае, если добросовестными действиями перевозчика и грузоотправителя ущерб не мог быть предотвращен. Военные действия также освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение заявки (заказа) только при наличии причинной связи между ними и невозможностью выполнить заказ.

Обстоятельства второй группы, освобождающие от ответственности, - это прекращение или ограничение перевозки грузов в определенном направлении. Осуществляется оно в исключительных случаях и ограниченным числом лиц. Как правило, прекращение или ограничение перевозок грузов бывает связано с форс-мажорными обстоятельствами: непреодолимой силой, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными обстоятельствами. Запрещение, прекращение или ограничение погрузки снимают с перевозчика в соответствующих случаях обязанность подать транспортное средство под погрузку, а с грузоотправителя - обязанность предъявить груз. При невыполнении по этим причинам заявки (заказа) на перевозку груза ни та, ни другая стороны договора ответственности не несут.

К обстоятельствам третьей группы относится неподача транспортных средств отправителю груза в связи с не внесением им провозной платы и других причитающихся перевозчику платежей. К этой же группе следует относить и условие, в силу которого перевозчик освобождается от ответственности, - это задержка грузоотправителем (грузополучателем) транспортных средств под выгрузкой. В этом случае с перевозчика снимается ответственность за невыполнение заказа на перевозку груза, поскольку со стороны грузоотправителя (грузополучателя) имеет место нарушение обязанностей по своевременной выгрузке транспортного средства.

В качестве одного из оснований, освобождающих грузоотправителя от ответственности за неиспользование транспортных средств, поданных в соответствии с их заявкой, является авария, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности. Однако этот вопрос остается дискуссионным, поскольку законодательство не дает четкого ответа на вопрос, что следует понимать под основной производственной деятельностью. На наш взгляд, под этим следует понимать деятельность, связанную с производством продукции, которая подлежала отгрузке, но в результате аварии на предприятии отсутствовала на момент отгрузки, указанный в договоре.

Следует напомнить, что содержание договора перевозки конкретного груза составляют обязанности сторон по его доставке в пункт назначения в установленный срок, обеспечению его сохранности и выдаче груза грузополучателю, а также по уплате установленной платы за перемещение груза. Неисполнение или ненадлежащее исполнение указанных обязанностей представляет собой нарушение условий договора перевозки груза, которое влечет

применение ответственности. Причем действие принципа ограниченной ответственности применительно к обязательствам по перевозкам грузов отнюдь не сводится только к тем нарушениям, за которые такая ответственность непосредственно предусмотрена транспортным законодательством или соглашением сторон, а распространяется на все нарушения любых условий договора перевозки.

Ответственность грузоотправителей и грузополучателей. В рамках обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, ответственность грузоотправителя перед перевозчиком может наступить за неправильное указание в транспортной накладной наименования груза или его особых свойств, за отправление груза, запрещенного для перевозки, а также за просрочку внесения провозной платы и иных платежей, причитающихся перевозчику за перевозку груза. Как правило, транспортные уставы и кодексы должны определять вид и размер конкретных мер ответственности применительно к отдельным нарушениям обязательств по договору перевозки груза, допускаемых грузоотправителем.

Что касается ответственности *грузополучателя*, то прежде всего необходимо оговориться, что применение к последнему каких-либо мер ответственности из числа предусмотренных транспортным законодательством возможно лишь при том условии, что он в какой-либо форме выразил намерение воспользоваться своим правом на принятие от перевозчика доставленного в его адрес груза.

Данное обстоятельство вытекает из особенностей правового положения грузополучателя в правоотношениях, связанных с договором перевозки груза, который, как уже было отмечено в п. 2.1, сконструирован по модели договора в пользу третьего лица (ст. 389 ГК КР). Грузополучатель, выразивший свое намерение реализовать право на получение груза, например, путем обращения к перевозчику с требованием о выдаче груза, тем самым становится фактическим участником названных правоотношений, регулируемых транспортным законодательством, и с этого момента должен подчиняться правилам об обязанностях получателя груза и об ответственности грузополучателя в случае нарушения указанных обязанностей. Речь идет об обязанностях получателя по обеспечению своевременного принятия доставленного в его адрес груза от перевозчика и уплате последнему причитающихся ему платежей, связанных с перевозкой груза.

В заключение следует указать, что гражданско-правовая ответственность (и договорная ответственность как ее форма) - это один из видов юридической ответственности и потому обладает всеми свойствами ей признаками: государственно-принудительным воздействием, применением уполномоченными субъектами к лицам, допустившим правонарушение, санкций, являющихся мерами юридической ответственности.

Правовое регулирование института прекращения договоров (их исполнением или возникновением нового обязательства - по возмещению ущерба) представляет собой большой практический

интерес. Именно на стадии прекращения договорных обязательств может наиболее рельефно проявиться то, насколько квалифицированно был составлен текст договора, благодаря чему реализуемые сторонами условия договора адекватно отразили их взаимные интересы.

Литература:

1. Витрянский В.В. Ответственность по договору перевозки груза // Хозяйство и право, -2001, - №5. - С. 38
2. Крылова Н. Общие тенденции развития современного права перевозки грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. № 9, - С.65-66.
3. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. - М.: Юридическая литература. 1981. - С. 174-175.
5. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. Отв. ред. О.Н. Садиков, - М.: "БЕК", 1997. - С. 372.
6. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. Отв. ред. О.Н. Садиков, -М.: "БЕК", 1997. -С. 398 началах риска». К ним присоединяются В.А. Егизаров, Г.П. Савичев и другие авторы.
4. Хотя Конвенция относится к правоотношениям только в сфере торговли и на первый взгляд, казалось бы, не имеет отношения к сфере оказания услуг, однако сама формула форс-мажора как наиболее отработанная в указанном документе вполне применима и в правоотношениях по перевозке.
5. Крылова Н. Общие тенденции развития современного права перевозки грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. № 9, - С. 66.
6. Конвенция ООН (Вена, 1980 г.) о договорах международной купли-продажи товаров. // Закон. - 1995. -Гражданское право. Учебник. Часть 2. / Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К. Толстого. - М.: "Проспект". 1997. С. 397. (глава написана В.Т. Смирновым и Д.А. Медведевым).
7. Витрянский В.В. Ответственность по договору перевозки груза // Хозяйство и право.- 2001, - № 5. - С. 38.
8. Егизаров В.А. Транспортное право: Уч. пособие. - М.: Юрид. лит-ра, 1999. - С.89.
9. Сергеев В.И. Форс-мажорные обстоятельства в предпринимательской практике // Право и экономика – 2001,-№6,-С. 65-67.
10. Залесский В.В. Транспортные договоры: Уч,- практич. пособие. - М., 2001. - С. 50.

Рецензент: д.ю.н. Курманов К.Ш.