**УЖЕСТОЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКА ЗА НЕСОХРАННОСТЬ ГРУЗА**

Транспортная деятельность, как отдельный вид предпринимательской деятельности, активно развивающаяся в Российской Федерации, представляет собой комплекс услуг по обеспечению перевозок грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта, оказываемых субъектами предпринимательских отношений в этой сфере, а также организационных отношений, непосредственно не связанных с осуществлением перевозок, но обеспечивающих функционирование транспортной сферы.

Как отмечает ряд ученых, транспортная деятельность, как вид предпринимательской деятельности является необходимым элементом, обеспечивающим функционирование и развитие экономики государства, его внешнеэкономические связи. Поэтому качество регулирования такой деятельности напрямую связано с вопросами эффективности развития и функционирования государства. [1].

Важным критерием оценки эффективности грузоперевозок является сохранность груза и своевременность его доставки грузополучателю. За сохранность груза при транспортировке отвечает тот, кто непосредственно перевозит груз, при этом возникают недостачи и потери товарно-материальных ценностей по разным причинам.

Груз – материальные ценности и товары с момента принятия к транспортировке у грузоотправителя до момента сдачи грузополучателю. Груз, кроме определения его как материальной ценности, является имущественным объектом. Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Несохранность груза – изменение грузом своих качественных и количественных признаков. Случаи несохранности груза влекут экономически неблагоприятные последствия для участников перевозочного процесса, в рамках договора перевозки или организации перевозки. Избежание случаев несохранности груза возможно при определении и снижении уровня воздействия факторов несохранности. Однако на данный момент времени природа несохранности груза не описана, что подразумевает актуальность определение факторов и создание классификации несохранности груза. Значительную часть потерь грузов можно сократить за счет широкого внедрения организационных мер. Понимание природы несохранности груза позволит рациональным путем использовать методы, средства и способы, направленные на повышение уровня сохранности груза и безопасности перевозки.

Сохранность груза в период этапа перевозки, является зависимой от погрузо-разгрузочных мероприятий и организации перевозки. Причиной этому служат статистические и динамические силы, источником которых является груз, а также некачественное проведение мероприятий на предшествующем этапе (крепление груза, погрузка, разгрузка, упаковка груза), что в большинстве случаев является основной причинной несохранности груза в пути.

Важную роль в сохранности груза в период перевозки играют факторы, которые являются постоянными. Их сущность отражается в применении на любых видах перевозок, и исключение которых невозможно. Такими факторами являются: крепление груза и погрузка груза. Следовательно, сохранность груза в момент перевозки будет производной от погрузо-разгрузочных мероприятий, основным положением которых будет создание условий для сохранности груза в момент перевозки. Кроме того, при организации перевозки определяются параметры перевозки, такие как: маршрут, выбор транспортного средства, водителя, а также выбор средств и методов проведения мероприятий на погрузо-разгрузочном этапе, что также оказывает влияние на сохранность груза на этапе перевозки.

На этапе процесса перевозки факторы, влияющие на сохранность груза, можно условно разделить на две группы:

– влияние внешней среды;

– субъективно-направленные действия лиц, участвующих в процессе перевозки.

Сущности влияния внешней среды определяют:

Природные воздействия – действие природных сил происходит в независимости от человека, и оказывает пагубное влияние на груз и в не которых случаях на транспортное средство и экипаж. К природному воздействию относятся: метрологическое состояние, стихийные явления. Метрологическое состояние – совокупность климатических факторов (температура, влажность, давление, скорость и направление ветра, количество и размер осадков) отражающих природные процессы. Стихийные явления– воздействие природных сил, действие которых, обычно, не подчиняется человеку.

Механические воздействия представляют собой действие вещественно-материальных предметов (объектов) на объект перевозки (груз), приводящее к изменению его состояния. В большинстве случаев таким воздействием является ДТП. Также механическое воздействие может возникать между составными единицами груза по причине вибрационных воздействий, которое на практике устраняется посредством процедуры крепления.

Социальные воздействия представляют собой неправомерные действия человека, что приводит к повреждению или утери товара. Такое воздействие носит преступный характер, так как лица, осуществляющие воздействие, не принимают участия в перевозочном процессе. На практике данное воздействие представляется существенным риском для участников процесса.

Политические воздействия представляют собой внешние воздействия страны или субъекта страны, и выражаются в действиях на государственном уровне в виде запретов движения, военных действий, политических, революционных бунтах.

Дорожные воздействия схожи с механическими. Различие заключается в определении источника воздействия. В данном случаи источником воздействий является дорога. Категория и состояния дорог определяет вибрационные воздействия на груз, а расстояние перевозки и их продолжительность.

Субъективно-направленные действия лиц, участвующих в данном процессе в данном случае речь, идет о водителе или лицах экипажа.

На практике распространены случаи убытков груза, в результате кражи составных единиц груза или груза в целом, что несет преступный характер. Так же в процессе перевозки неблагоприятное воздействие на груз может возникать в процессе управления транспортным средством, а именно: нарушение правил дорожного движения; халатность в управлении транспортным средством; махинации с грузом.

Технические неисправности АТС представляют собой случаи, приводящие к событиям не сохранности груза по причине поломок транспортного средства или оборудования.

Многообразие событий несохранности груза, ее связь с качеством перевозок обуславливает необходимость классификации её причин. Правильный выбор классификационных признаков имеет важное научное и практическое значение.

Порча грузов — потеря первоначальных качеств грузом за счет его естественных свойств, без воздействия внешних факторов. Порча не подпадает под понятие риска и не покрывается страхованием даже на условиях покрытия «всех рисков». Страхование порчи оговаривается особо и обычно по высоким ставкам.

Из практики случаев несохранности груза выделяются следующие основания классификации причин несохранности груза:

1. По характеру:

– форс-мажор. События развивались без возможности перевозчика их предвидеть и предотвратить;

– не форс-мажор. События, которые зависели от перевозчика, т.е. они поддавались воздействию со стороны перевозчика.

2. По виду:

– порча (гибель). Причиненный ущерб без возможности восстановления (ремонт, замена составных элементов);

– повреждение. Причиненный ущерб с возможностью восстановления;

– утеря (недостача). Отсутствия количества груза.

3. По субъективному признаку:

– лицо участник перевозки (водитель, диспетчер и т.д.). Событие связанно с участием лица непосредственно связанного с перевозкой;

– третье лицо. Событие связанно с участием лица несвязанного с перевозкой;

– без участия лиц. Отсутствие участия субъектов.

4. По источнику:

– внешний. Источником выступает внешняя среда – это природное, механическое, социальное, политическое, дорожное воздействие;

– внутренний. Источником выступает транспортное средство, водитель, груз.

5. По процессуальному детерминанту:

– на этапе погрузо-разгрузочных мероприятий. Причина возникновения события определенна как фактор вне перевозки;

– на этапе перевозки. Причина возникновения события определенна как фактор перевозки.

6. По типу:

– простой. Событие произошло вследствие определенной причины;

– сложный. Событие произошло вследствие ряда причин. [2]

Взаимодействие сторон при возникновении порчи товаров или материально-производственных ценностей при их транспортировке сторонней организацией можно представить следующим образом:

– обнаружение повреждения, недостачи или повреждения груза, составление акта, отметка в товарно-транспортной накладной;

– выставление претензии – шесть месяцев с момента получения груза или даты, когда груз должен быть доставлен в конечный пункт экспедирования;

– предоставление экспедитору документов, подтверждающих наступление убытка, а также документов, подтверждающих имущественный интерес в поврежденном или утраченном грузе и размер ущерба;

– рассмотрение претензии в течение 30 дней;

– по истечении срока рассмотрения претензии выдача клиенту информационного письма о признании наступления ответственности экспедитора либо о причинах отклонения претензии.

Гражданским законодательством установлены условия привлечения перевозчика к ответственности за несохранность принятого им груза. Он будет отвечать, если не докажет, что повреждение (порча) груза или багажа произошло вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. При наличии бесспорных доказательств, подтверждающих, что причиной несохранности товара явились противоправные действия поставщика, ответственность может быть возложена на последнего независимо от предъявления покупателем требований к перевозчику (п. 15 постановления Пленума ВАС РФ от 22.10.97 № 18). Приемка товара осуществляется комиссией в составе не менее трех человек, назначенной приказом руководителя организации, в присутствии материально ответственного лица, а также представителя поставщика (грузоотправителя) или представителя незаинтересованной организации.

Когда в процессе приемки обнаруживается несоответствие товара сопроводительным документам, то оформляется акт об установленном расхождении по количеству и качеству при приемке ТМЦ по форме № ТОРГ 2 в четырех экземплярах. Если же поступил импортный товар, то составляется аналогичный акт по форме № ТОРГ 3 в пяти экземплярах.

Указанные акты применяются для оформления приемки ТМЦ, имеющих количественные и качественные расхождения по сравнению с данными сопроводительных документов поставщика, и являются юридическим основанием для предъявления претензии поставщику, отправителю.

Претензии могут быть предъявлены в случае ненадлежащего исполнения договора, которое может быть выражено в нарушении условий о количестве (ст. 466 МЕТОДОЛОГИЯ И ПРАКТИКА УЧЕТА ГК РФ) и качестве товара (ст. 469 ГК РФ), его ассортименте (ст. 468 ГК РФ) и т. д.

Акты составляются отдельно по каждому поставщику на каждую партию товара, поступившую по одному транспортному документу.

ТМЦ, по которым не установлены расхождения по количеству и качеству, в актах не перечисляются, о чем делается отметка в конце акта следующего содержания: «По остальным товарно-материальным ценностям расхождений нет».

Далее приводится мнение приемочной комиссии с подробным описанием дефектов (характер недостачи, излишков, ненадлежащего качества, брака, боя) и указанием возможных причин их возникновения, а также заключение комиссии.

Акт подписывается всеми членами приемочной комиссии, а также представителем грузоотправителя (поставщика, производителя). При этом указываются реквизиты доверенности, выданной ему организацией.

Свою подпись также ставит главный (старший) бухгалтер организации, который принимает товар.

После этого руководитель организации выносит решение по итогам приемки и оформления акта, а затем утверждает акт. Гриф утверждения находится на первой странице акта. Срок хранения акта в архиве организации составляет 5 лет.

На основании акта составляется претензионное письмо поставщику, грузоотправителю или перевозчику. [3]

Ответственность за нарушение обязательств по перевозке устанавливается Гражданским кодексом РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон (п. 1 ст. 793 ГК РФ). Нормы об ответственности перевозчика за несохранность груза нашли свое отражение в ст. 796 ГК РФ, ст. 96 УЖТ РФ, п. 1 ст. 119 КВВТ РФ, п. 1 ст. 169 КТМ РФ, п. 1 ст. 119 ВК РФ, п. 7 ст. 34 УАТГНЭТ. Положения указанных статей объединяет общий признак – все они установили ограниченную ответственность перевозчика за несохранность груза.

Так, при утрате или недостаче груза, ущерб возмещается в размере стоимости утраченного или недостающего груза, а при его повреждении – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость (п. 2 ст.796 ГК РФ, ст. 96 УЖТ РФ, п. 1 ст. 119 КВВТ РФ, п. 1 ст. 169 КТМ РФ, п. 1 ст. 119 ВК РФ, п. 7 ст. 34 УАТГНЭТ). Таким образом, ответственность за несохранность груза предусматривается в форме возмещения реального ущерба, возможность возмещения упущенной выгоды исключается.

По вопросу о правомерности ограничения ответственности в договорных отношениях, где положение сторон подразумевается равным, в свое время в фундаментальных работах по гражданскому праву был сформулирован принципиальный тезис, согласно которому строгое проведение договорной дисциплины требует полного возмещения всех убытков, вызванных неисполнением обязательства. Ученые юристы считают, что сторона, не исполнившая или ненадлежащим образом исполнившая обязательство, должна возместить другой стороне все понесенные ею убытки – как имущественный ущерб, так и неполученные доходы.

Вышесказанное особенно актуальны для современного этапа активного развития рыночных отношений, в том числе касающихся перевозок грузов. В этих условиях особое значение приобретает соответствие договорных транспортных правоотношений основополагающим принципам гражданского права. Недопустимо, чтобы один из участников перевозки – перевозчик находился в более привилегированном положении, чем другие участники транспортного процесса, грузоотправитель и грузополучатель.

Кроме того, «ограничение ответственности перевозчика не стимулирует его в полной мере к надлежащему выполнению лежащих на нем обязательств и делает его менее привлекательным для клиентов, несущих в некоторых случаях значительные убытки от доставки им несохранного груза либо полной утраты груза». Поэтому законодательному ограничению ответственности перевозчика, являющегося «сильной» стороной в договорных отношениях, нельзя найти логичных и убедительных объяснений.

В п. 2 ст. 793 ГК РФ закреплено позитивное для клиентуры правило, в соответствии с которым соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны. То есть, закон не допускает возможности в договорном порядке уменьшить установленные законодательством пределы ответственности перевозчика.

В данном случае преследуется цель гарантировать соблюдение интересов «слабой» стороны договора перевозки, какой являются грузовладельцы. Но последующей оговоркой в п. 2 ст. 793 ГК РФ о том, что исключением из этого правила могут быть случаи, когда возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами и кодексами, законодатель дискредитирует поставленную цель. Примером тому служит п. 2 ст. 175 КТМ РФ, закрепляющий право перевозчика заключать соглашение об освобождении его от ответственности или уменьшении ее пределов.

Другие транспортные уставы и кодексы устанавливают запрет соглашений перевозчика с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика, но с оговоркой, если иное не установлено соответствующим транспортным законом (ст. 114 УЖТ РФ, ст. 37 УАТГНЭТ). Единственный транспортный закон, который без каких-либо оговорок устанавливает запрет на соглашения перевозчиков с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика, – КВВТ РФ, закрепивший такую норму в ст. 122.

Представляется, что для реального обеспечения интересов грузовладельца при перевозках, целесообразно исключить возможность в договорном порядке уменьшить или исключить установленные законодательством пределы ответственности перевозчика в рассмотренных выше нормативных правовых актах.

Один из важных моментов, непосредственно касающийся соблюдением прав грузовладельцев в случаях прибытия поврежденного груза, является вопрос о доказывании вины перевозчика. В гражданском праве действует принцип, в соответствии с которым бремя доказывания невиновности возлагается на то лицо, которое допустило нарушение обязательства при осуществлении предпринимательской деятельности (ч. 3 ст. 401 ГК РФ).

Применительно к перевозчику, положение о возложении на перевозчика бремени доказывания своей невиновности закреплено в п. 1 ст. 796 ГК РФ, в соответствии с которой «Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

Однако, законодатель отступает от этого положения и в определенных случаях возлагает бремя доказывания виновности перевозчика на грузоотправителя и грузополучателя. Так, например, ст. 168 КТМ РФ устанавливает, что перевозчик не несет ответственность за несохранность груза, если он прибыл в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика. Такая же по содержанию норма закреплена и в ст. 118 УЖТ РФ, п. 2 ст. 118 КВВТ РФ.

Такая трактовка транспортных норм противоречит ГК РФ и, в частности, п. 3 ст. 401, п. 1 ст. 796. На это положение справедливо обращается внимание в юридической литературе. Что касается применения рассматриваемых норм на практике, то В.В. Витрянский отмечает, «ни грузоотправитель, ни грузополучатель с момента принятия груза к перевозке в пункте отправления и до выдачи его получателю в пункте назначения не имеют никакой физической возможности контролировать действия перевозчика, связанные с доставкой груза, и фиксировать допускаемые им нарушения».

Следует отметить, что после введения в действие части второй ГК РФ, включающего главу 40 и ст. 796, ученые-цивилисты обращали внимание, что соответствующие статьи транспортных кодексов и уставов, содержащие положения о возложении обязанности доказывания виновности перевозчика при несохранности груза на контрагента, противоречат положениям п. 1 ст. 796 ГК РФ. Эта статья не предусматривает возможности определения в транспортных кодексах и уставах случаев, когда доказывание вины перевозчика в утрате, недостаче, повреждении (порче) груза возлагается на получателя или отправителя. В ранее действовавшем ГК норма о возложении на грузовладельца доказывания вины перевозчика существовала (ст. 382 ГК РСФСР 1964 г.).

Включение нормы о доказывании вины перевозчика грузовладельцем в новые транспортные уставы и кодексы объясняется желанием для транспортных организаций сохранить прежний порядок, при котором они автоматически освобождались от ответственности, «стоило им только сослаться на исправность пломбы, сопровождение груза проводником или на иные формальные обстоятельства». [4]

Еще один аспект рассматриваемой проблемы касается вопроса о том, что положения ст. 118 УЖТ РФ, п. 2 ст. 118 КВВТ РФ и ст. 168 КТМ РФ ориентируют перевозчика, не на обеспечение сохранности перевозимого груза, а на обеспечение исправности транспортных средств, грузовых помещений, контейнеров, тары, запорно-пломбировочных устройств, пломб, т.е. соблюдение формальных моментов.

Исходя из вышеизложенного, можно сформулировать следующий вывод. В целях устранения противоречия между положениями транспортного законодательства, предусматривающими конкретные случаи презумпции невиновности перевозчика и возложения доказывания обратного на грузоотправителя и грузополучателя и нормами об ответственности перевозчика за несохранность груза, содержащихся в ГК РФ, необходимо привести нормы транспортного законодательства (ст. 118 УЖТ РФ, п. 2 ст. 118 КВВТ РФ и ст. 168 КТМ РФ) в соответствие с Гражданским кодексом – п. 3 ст. 401 ГК РФ и п. 1 ст. 796 ГК РФ.

В связи с этим представляется необходимым законодателю установить за несохранность груза обязанность полного возмещения перевозчиком причиненных убытков, в том числе и упущенной выгоды, в следующих нормативных правовых актах.

Во-первых, ст. 96 УЖТ РФ дополнить абзацем 4 следующего содержания: Помимо возмещения ущерба в размерах, установленных настоящей статьей, перевозчик возмещает иные убытки (п.2, ст.15 ГК РФ), причиненные при перевозке груза в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Во-вторых, п. 1 ст. 119 КВВТ РФ дополнить абзацем следующего содержания: Помимо возмещения ущерба, возмещаются иные убытки, вызванные утратой, недостачей, повреждением (порчей) груза или багажа в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В-третьих, п. 2 ст. 169 КТМ РФ дополнить абзацем следующего содержания: Помимо возмещения ущерба перевозчик возмещает иные убытки, вызванные утратой или повреждением принятого для перевозки груза в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В-четвертых, п. 1 ст. 119 ВК РФ дополнить подпунктом 4 следующего содержания: Помимо возмещения ущерба, возмещаются иные убытки, вызванные утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В-пятых, п. 7 ст. 34 УАТГНЭТ дополнить абзацем следующего содержания: Помимо возмещения ущерба, причиненного при перевозке груза, багажа, установленного настоящей статьей, перевозчик возмещает иные убытки в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В-шестых, изложить п. 2 ст. 796 ГК РФ в следующей редакции:

Предложение об установлении полной гражданско-правовой ответственности перевозчика за несохранность принятого к перевозке груза полностью корреспондирует положениям Концепции развития гражданского законодательства Российской Федерации, разработанной на основании Указа Президента Российской Федерации от 18 июля 2008 г. № 1108 «О совершенствовании Гражданского кодекса Российской Федерации» и одобренной решением Совета при Президенте Российской Федерации по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства от 7 октября 2009 г. [5;6;7]

Список источников и литературы:

1. Демченко М.В. Совершенствование правового регулирования транспортной деятельности // Правовые, социально-гуманитарные и экономические проблемы в фокусе научных исследований Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Под общей редакцией С.Е. Туркулец. 2016. С. 37-44.
2. Стоян К.К. Факторы несохранности груза при автомобильной перевозке // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. 2016. № 4 (50). С. 81-89.
3. Рунова К.В. Порча товаров и материалов при транспортировке // Бухгалтерский учет. 2012. № 11. С. 36-40.
4. Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Российская газета. – 1994. – № 238-239.
5. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Российская газета. – 1999. – № 85-86.
6. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07.03.2001 № 24-ФЗ // Парламентская газета. – 2001. – № 45.
7. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ» // Российская газета. – 2007. – № 258.