

УДК 347.463

*А.В. Войтюль, адъюнкт научно-педагогического факультета, преподаватель кафедры гражданского и трудового права Академии МВД Республики Беларусь*

## О ПРЕДЕЛАХ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА НЕСОХРАННОСТЬ ГРУЗА

*Исследуются особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика за несохранность груза. Акцентировано внимание на ограниченном характере указанной ответственности. На основе анализа положений национального законодательства Республики Беларусь, норм международного частного права, различных подходов ученых-правоведов и судебной практики автором сформулирована собственная позиция по вопросу определения размера ответственности перевозчика и ее пределов.*

*Ключевые слова: автомобильный перевозчик, возмещение ущерба, несохранность груза, ограниченная ответственность.*

В соответствии с ч. 1 ст. 52 закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (закон об автомобильном транспорте) под несохранностью перевозимого груза понимается его утрата, недостача, повреждение (порча). Приведенная терминология является общепринятой и в гражданском праве трактуется однозначно: утрата – невозможность выдачи груза перевозчиком получателю по причине его отсутствия; недостача – частичная утрата груза; повреждение – ухудшение качества груза в результате механического воздействия; порча – ухудшение качества груза в результате негативных внутренних изменений [1, с. 762–763; 2, с. 539]. Ответственность перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза ограничена частью реального ущерба в пределах стоимости утраченного (недостающего) имущества или суммы, на которую понизилась его стоимость. Кроме того перевозчик обязан возратить отправителю (получателю) провозную плату, если она не входит в стоимость груза.

Как экономическая категория стоимость представляет собой «выраженную в деньгах ценность чего-либо или величину затрат на что-либо» [3, с. 910]. Гражданский кодекс Республики Беларусь (ГК) исходит из того, что перевозимый груз, как правило, выступает одновременно предметом договора купли-продажи (поставки), а следовательно, имеет определенную цену. В таком случае за основу при определении его стоимости принимается счет продавца, а стоимость груза указывается в договоре. И только при отсутствии указаний на стоимость груза следует руководствоваться ценой, «которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары» (ч. 2 п. 2 ст. 750 ГК).

Идентичные правила определения размера возмещения ущерба, причиненного при осуществлении автомобильной перевозки груза, содержатся в ст. 52 закона об автомобильном транспорте.

При международной автомобильной перевозке груза, попадающей под действие Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 г. (Конвенция КДПГ), размер возмещения также ограничен стоимостью груза. Однако за основу принимается стоимость груза «в месте и во время принятия его для перевозки» (п. 1 ст. 23 Конвенции КДПГ). При определении стоимости груза учитывается не цена, указанная в счете продавца или договоре, а «биржевая котировка», при ее отсутствии – «текущая рыночная цена», а при отсутствии и той, и другой – «обычная стоимость товара такого же рода и качества» (п. 2 ст. 23 Конвенции КДПГ).

Представляется, что положения Конвенции КДПГ в большей степени обеспечивают реализацию принципа ограниченной ответственности перевозчика и призваны защитить его интересы, так как цена, указанная в счете продавца или договоре, может превышать действительную стоимость груза.

Однако, как отмечается в исследованиях, посвященных правовому регулированию международных автомобильных перевозок грузов, «по гражданско-правовым спорам не разработан четкий механизм определения рыночной цены товара... Чаще суды ссылаются именно на те цены, которые указаны в счетах (инвойсах) отправителей и на которые имеется ссылка в накладной» [4]. Анализ судебной практики по делам о возмещении ущерба, причиненного несохранной перевозкой груза, подтверждает обоснованность данного замечания [5, 6].

На наш взгляд, позиция правоприменителя является вынужденной и излишне критиковать ее не следует. Дело в том, что биржевые котировки устанавливаются, как правило, на массовые сырьевые и продовольственные товары, являющиеся однородными и взаимозаменяемыми, поэтому не позволяют установить стоимость конкретного груза с учетом его индивидуализирующих признаков. В свою очередь сведения о текущей рыночной цене или обычной стоимости товара в месте и во время принятия груза к перевозке должны подтверждаться достоверными доказательствами. В абсолютном большинстве случаев из числа документов, представленных суду, к таковым могут быть отнесены только счета продавцов и товарно-транспортные накладные. Таким образом, следует признать, что определение стоимости груза осуществляется судами в соответствии с требованиями Конвенции КДПГ. Насколько же полученный результат будет соответствовать действительной стоимости груза, напрямую зависит от полноты информации, представленной сторонами спора.

При выполнении международных перевозок принимаемая за основу для определения стоимости груза сумма зачастую выражена в иностранной валюте. В этом случае в соответствии с п. 2 ст. 27 Конвенции КДПГ пересчет данной суммы в национальную валюту осуществляется по официальному курсу в месте выплаты возмещения на день его выплаты. Конвенция не содержит указаний на то, по какому курсу соответствующей валюты следует осуществлять пересчет при отказе перевозчика от добровольного возмещения и рассмотрении спора в судебном порядке. В данном случае, как указано в обзоре Высшего хозяйственного суда Республики Беларусь, сумма, подлежащая взысканию, определяется «в белорусских рублях по курсу Национального банка Республики Беларусь на момент принятия решения» [7]. Следует учитывать, что п. 2 ст. 27 Конвенции КДПГ императивно не закрепляет необходимость проведения пересчета валюты требования, а лишь определяет его правила. Таким образом, требование о возмещении причиненного ущерба может быть выражено и в иностранной валюте при условии соблюдения норм национального валютного законодательства. Правила проведения валютных операций, утвержденные постановлением Правления Национального банка Республики Беларусь от 30 апреля 2004 г. № 72 (далее – Правила), допускают использование иностранной валюты при расчетах между нерезидентом и резидентом (п. 24 Правил), а также при расчетах между резидентами за международную (по территории иностранного государства) перевозку или экспедирование грузов (п. 25.1 Правил). При этом между резидентами иностранная валюта может быть использована при уплате неустойки, а также возмещении убытков, «если это предусмотрено документами, являющимися основанием для проведения расчетов» (п. 26 Правил). В судебной практике встречаются примеры как пересчета взыскиваемой суммы в белорусские рубли по курсу Национального банка Республики Беларусь [5, 6], так и удовлетворения исковых требований непосредственно в иностранной валюте [8, 9].

Помимо ограничения размера ответственности перевозчика стоимостью груза в п. 3 ст. 23 Конвенции КДПГ установлен и максимальный размер возмещения причиненного ущерба – 8,33 расчетной единицы за килограмм недостающего веса брутто. В соответствии с п. 7 ст. 23 Конвенции КДПГ расчетной единицей признается единица специальных прав заимствования, используемая Международным валютным фондом. Ее курс определяется на основе корзины из четырех международных валют: доллар США, евро, японская иена и фунт стерлингов. Сведения о курсе расчетной единицы ежедневно публикуются на официальном сайте Международного валютного фонда [10].

Возможна ситуация, когда стоимость груза превышает 8,33 расчетной единицы за килограмм недостающего веса брутто. В таком случае обязанность перевозчика возместить ущерб, причиненный вследствие несохранности груза, в размере данной стоимости возникает только при условии ее декларирования в накладной и уплаты согласованной надбавки к провозной плате (ст. 24 Конвенции КДПГ).

От декларирования стоимости груза следует отличать декларирование дополнительной ценности груза, допускаемое при условии уплаты согласованной надбавки к провозной плате. Ущерб, причиненный в результате несохранной перевозки груза, не ограничивается одной лишь его стоимостью. Грузовладельцы зачастую несут и иные расходы, которые возмещению не подлежат (принцип ограниченной ответственности перевозчика). Однако в ст. 26 Конвенции КДПГ закреплена возможность устанавливать дополнительную сумму, в пределах которой перевозчик будет нести ответственность за убытки, причиненные утерей, повреждением или

просрочкой доставки груза. Следует отметить, что взысканию подлежит не сама задекларированная сумма, а лишь убытки в пределах данной суммы, наличие которых доказано. Причем взыскание данных убытков осуществляется независимо от возмещения стоимости утраченного или поврежденного груза.

В качестве примера подобных убытков приводятся «возможные убытки получателя товара, которые связаны у последнего с неисполнением им своих договорных обязательств перед третьими лицами» [11].

Возникает вопрос, подлежит ли возмещению упущенная выгода в случае декларирования дополнительной ценности груза? В ч. 2 ст. 26 Конвенции КДПГ используется следующая формулировка – «возмещение, соответствующее дополнительному ущербу» (официальный перевод) [12]. Однако аутентичный текст Конвенции КДПГ на английском языке содержит формулировку – «compensation for the additional loss or damage», что дословно можно перевести, как «компенсация за дополнительные потери или повреждения». Возможен и другой вариант перевода: «компенсация за дополнительные убытки или ущерб» [13]. По нашему мнению, если использовать терминологию отечественной цивилистики, то в данном случае идет речь не только о возмещении реального ущерба, но и упущенной выгоды.

Подтверждение сделанного вывода можно найти в зарубежной научной литературе. В издании «International trade law» отмечено, что отправитель может зафиксировать особый интерес в доставке груза в соответствии со ст. 26 Конвенции КДПГ, если, например, желает покрытия упущенной выгоды (loss of profit) [14, с. 383]. Таким образом, Конвенция КДПГ предоставляет сторонам договора перевозки возможность повысить предел ограниченной ответственности перевозчика при условии уплаты согласованной надбавки к провозной плате.

Отдельно следует остановиться на вопросе определения размера возмещения ущерба при повреждении (порче) груза. И национальное законодательство, и Конвенция КДПГ содержат схожую норму о том, что при повреждении (порче) груза ущерб возмещается «в размере суммы, на которую понизилась его стоимость» (подп. 2 п. 2 ст. 750 ГК; абзац 3 ч. 2 ст. 52 закона об автомобильном транспорте), т. е. «суммы, соответствующей обесценению груза» (п. 1 ст. 25 Конвенции КДПГ). Несмотря на то что данная норма логично следует из общего правила об ограниченной ответственности перевозчика, реализация ее на практике несколько затруднительна. Если груз, который был поврежден или подвергнут порче, пригоден для дальнейшего использования (реализации) без восстановления, то размер возмещения действительно определяется исходя из того, насколько снизилась его стоимость, например, путем проведения экспертизы остаточной стоимости груза. Если же грузом являются технически сложные товары, подлежащие восстановлению (ремонту), то при предъявлении требования о возмещении ущерба в подтверждение его размера грузовладелец, как правило, представляет сведения о своих расходах на восстановление (ремонт). Однако, как совершенно справедливо отмечает Я.И. Функ, «под обесцениванием груза понимаются отнюдь не затраты, которые произвела потерпевшая сторона для восстановления соответствующего груза (товара) и придания ему первоначального вида, а то, насколько уменьшилась стоимость груза (товара) в связи с его повреждением, без учета приведения этого груза (товара) в вид, соответствующий первоначальному» [15, с. 88]. Другими словами, стоимость ремонта поврежденного товара не всегда равна его обесценению (снижению стоимости). Тем не менее суды вынуждены исходить из сведений о затратах на восстановление груза, так как зачастую иной информации о размере ущерба сторонами не представляется.

По данному поводу в литературе высказано предложение закрепить в законе норму об обязанности перевозчика «возместить грузовладельцу затраты, связанные с ремонтом, заменой поврежденных (испорченных) частей и деталей, или же произвести указанный ремонт, замену за свой счет» [16, с. 24]. Представляется, что принятие подобных нововведений потребует внесения существенных изменений в нормы об ограниченной ответственности перевозчика, так как взыскание с перевозчика одновременно и суммы, на которую понизилась стоимость груза, и затрат, связанных с проведением ремонта, является необоснованным. По нашему мнению, столь коренные изменения и не требуются. Дело в том, что в подп. 2 п. 2 ст. 750 ГК и абзац 3 ч. 2 ст. 52 закона об автомобильном транспорте специальным образом оговорены лишь пределы ответственности перевозчика в случае повреждения (порчи) груза. Что же касается того, что понимается под ущербом, причиненным несохранной перевозкой, то в данном случае подлежат применению общие положения ст. 14 ГК, где идет речь в том числе и о расходах на вос-

становление нарушенного права. Следует лишь подчеркнуть указанную взаимосвязь, дабы исключить разночтения в толковании рассматриваемых норм. При этом недопустимы злоупотребления со стороны грузовладельца, так как расходы на проведение ремонта могут быть неоправданно завышены.

С учетом вышеизложенного представляется целесообразным ч. 2 п. 2 ст. 750 ГК и ч. 3 ст. 52 закона об автомобильном транспорте дополнить предложением: «При определении суммы, на которую понизилась стоимость поврежденного груза или багажа, могут быть учтены разумные расходы на их восстановление».

1. Гражданское право : учебник : в 3 т. / Т.В. Авдеева [и др.] ; под ред. В.Ф. Чигира. Минск : Амалфея, 2010. Т. 2. 960 с.
2. Гражданское право : учебник : в 3 т. / В.В. Байбак [и др.] ; отв. ред. Ю.К. Толстой, Н.Ю. Рассказова. М. : Проспект, 2013. Т. 2. 924 с.
3. Экономический словарь / под ред. А.Н. Азрилияна. М. : Ин-т новой экономики, 2007. 1152 с.
4. Иванова, Т.А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Т.А. Иванова. Саратов, 2002. 191 л.
5. Архив хозяйственного суда г. Минска за 2013 г. Дело № 101-17/2013.
6. Архив хозяйственного суда г. Минска за 2013 г. Дело № 149-6/2013.
7. Обзор Высшего хозяйственного суда Республики Беларусь «О надзорной практике Высшего Хозяйственного суда Республики Беларусь применения отдельных положений Гражданского кодекса Республики Беларусь за четвертый квартал 2004 года» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2014.
8. Постановление апелляционной инстанции хозяйственного суда Брестской области, 26 июля. 2011 г. Дело № 1008-9/2010/42А [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2014.
9. Решение хозяйственного суда г. Минска, 27 авг. 2012 г. Дело № 180-21/2012 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2014.
10. IMF – International Monetary Fund Home Page [Electronic resource] / International Monetary Fund. Washington, D.C., 2011. Mode of access : <http://www.imf.org>. Date of access : 05.02.2014.
11. Комментарий к Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) [Электронный ресурс] / Компания «Аникрон-Бел». 2010. Режим доступа: <http://anikron-bel.by/poleznoe.html>. Дата доступа: 05.02.2014.
12. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) [Электронный ресурс] : [заключена в г. Женеве 19.05.1956 г.] (ред. от 05.07.1978) // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2014.
13. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) [Electronic resource] / United Nations 2005. Mode of access: [http://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch\\_XI\\_B\\_11.pdf](http://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf). Date of access: 05.02.2014.
14. International trade law / Indira Carr ; with contributions on private international law by Peter Stone. 4<sup>th</sup> ed. London : Routledge-Cavendish ; New York, 2010. 738 p.
15. Функ, Я.И. Споры, связанные с перевозкой груза: из практики Международного арбитражного суда при БелТПП / Я.И. Функ, И.В. Перерва // Вестн. Высш. Хоз. Суда Респ. Беларусь. 2012. № 6. С. 86–90.
16. Расулов, А.В. Ответственность железной дороги за несохранность принятого к перевозке груза / А.В. Расулов // Трансп. право. 2002. № 3. С. 24–29.

Дата поступления в редакцию: 03.03.14

**A.V. Voitul**, *Advanced student of the Scientific and Pedagogical Faculty, Lecturer at the Department of Civil and Labour Law of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus*

#### THE LIMITS OF RESPONSIBILITY OF THE CARRIER FOR THE LOSS OF CARGO

*We investigate the features of the civil responsibility of the carrier for the loss of cargo. The attention is focused on the limited nature of these responsibilities. Based on an analysis of national legislation of the Republic of Belarus, the rules of private international law, different approaches jurists and jurisprudence author formulated his own position on the issue of determining the amount of responsibility of the carrier and its limits.*

*Keywords: carrier, compensation for damage, loss of cargo, limited liability.*