**Международные дорожные перевозки. Договор**

**Международные дорожные перевозки** подчиняются Конвенции о договоре международной перевозки грузов, с учетом того, что хотя бы одна из стран-сторон договора является участником Конвенции. Следует отметить, что на действие Конвенции не влияет местожительство и национальная принадлежность сторон, заключающих договор.

Договор о международной перевозке обуславливается накладной. Если накладная была утеряна либо составлена неверно, то даже в этом случае договор не потеряет свою юридическую силу, согласно 4 статье Конвенции о договоре международной перевозки грузов.

Договор, который подтверждает **международные автотранспортные перевозки**, подписывается как стороной отправителя, так и получателя. В некоторых случаях подписи могут быть заменены штемпелем, если законодательство страны, в которой оформляется договор, допускает такой вариант заверки документов. Накладная готовится в трех экземплярах: первый остается у стороны, представляющей перевозчика, вторая – у получателя, а третья передается отправителю.

Накладная должна включать в себя целый перечень обязательных данных. Так, в документ необходимо внести место и дату составления договора, имена и адреса отправителя, перевозчика и получателя, место и дату отправки и доставки груза. Также, необходимо описать характер груза и его упаковки, обозначить код товара, указать вес груза с упаковкой, число грузовых мест и их разметку. Важно, чтобы среди обязательной информации были отмечены инструкции для прохождения таможенных формальностей, а также расходы, связанные с перевозкой груза (стоимость за доставку, таможенные пошлины, транспортные сборы и другие расходы, возможные во время перевозки груза).

Однако обязательная информация не всегда бывает исчерпывающей. В особых случаях следует также указывать:

* возможность перегрузки товара;
* какие документы были получены перевозчиком;
* какие расходы отправитель принял на свой счет и сумму наложенного платежа, которую необходимо вернуть при сдаче груза;
* стоимость груза;
* есть ли какие-либо оговорки насчет времени выполнения перевозки;
* есть ли особые инструкции насчет страхования груза.

Помимо этого **международные перевозки грузов автотранспортом** могут нуждаться в дополнительных примечаниях, которые стороны описывают в договоре, если признают их необходимыми.

Перед тем как перевозчик приступает к выполнению **грузоперевозки, когда перевозки международные**, необходимо сверить с документами состояние груза и его упаковки, проверить число и наличие грузовых мест, а также пересмотреть их номера.

В обязанности поставщика входит проверка документов, необходимых для прохождения таможенного контроля. Отправитель сам сообщает всю нужную информацию и добавляет к накладной необходимый перечень документов. Если груз не проходит таможенный контроль, то ответственность за это лежит не на перевозчике, а на отправителе.

Однако транспортная компания несет ответственность за потерю или порчу всего груза, либо его части. Также именно он будет виновным за нарушение сроков доставки. В интервал времени между получением и сдачей груза перевозчик целиком отвечает за состояние перевозимых товаров.

**Международные грузо перевозки** могут нести некоторый риск грузоперевозчику, и при возникновении опасной ситуации перевозчик перестает быть ответственным за утерю или порчу груза. В законодательной системе заложены следующие риски, освобождающие перевозчика от ответственности:

* если проблемы возникли из-за использования открытого транспортного средства, которое было оговорено в накладной;
* если груз был ненадежно упакован, либо упаковка отсутствовала вообще, и именно это стало причиной порчи или утери перевозимых товаров;
* если перемещение, погрузка или выгрузка несла непосредственную опасность перевозчику;
* если груз был скоропортящимся, и срок годности перевозимых товаров был меньше, чем запланированное время перевозки, либо если товары были подвержены внезапному нападению грызунов или паразитов;
* если порча груза связана с неправильной маркировкой грузовых мест;
* если перевозятся животные.

Особые правила устанавливаются, если груз перевозится несколькими перевозчиками. В этом случае каждый из перевозчиков несет равную ответственность за перевозимый груз. После передачи груза второму либо следующему перевозчику, последний получает те же обязанности, которые были оговорены в накладной для первого перевозчика.

### ****Предел ответственности перевозчика по договору международной перевозки грузов****

Положение перевозчиков, занимающихся автомобильными перевозками, сегодня во многом обусловлено тем, что они не являются монополистами в своей сфере, и потому владельцам груза гораздо проще диктовать свои условия, в том числе по размерам ответственности за ненадлежащее исполнение договора перевозки.

Основным нормативным актом, который регулирует отношения при международных автоперевозках, является Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года (далее - Конвенция, КДПГ). СССР ратифицировал ее в 1983-м, и Российская Федерация - участница Конвенции, как правопреемница СССР.

Необходимо отметить, что Конвенция применяется ко всем договорам перевозки грузов автомобилем, согласно которым место погрузки груза и место его доставки находятся на территории различных стран, из которых хотя бы одна является участницей КДПГ. То есть возможна ситуация, в которой и отправитель груза, и перевозчик - российские лица, но перевозка должна быть осуществлена за пределы территории РФ. В этом случае на их отношения распространяется действие международной Конвенции, а российское законодательство применяется субсидиарно и только в той части, которая не противоречит Конвенции.

Согласно ст. 17 Конвенции "перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза или за его повреждение, происшедшее с момента принятия груза к перевозке и до момента его сдачи, а также за просрочку в доставке". Иные виды нарушений, такие как неподача, несвоевременная подача автотранспорта, в Конвенции не указаны.

Отсюда возникает вопрос, вправе ли стороны устанавливать ответственность за данные нарушения в договоре международной перевозки грузов? Ни Конвенция, ни российское законодательство прямого ответа не дают.

Однако, исходя из того, что при рассмотрении спора между двумя российскими лицами суд будет руководствоваться не только Конвенцией, но и российским законодательством (ГК РФ и УАТ РСФСР), а в последнем предусмотрены санкции как за утрату, повреждение груза или просрочку в доставке, так и за другие виды неисполнения обязательств по договору, санкции могут быть взысканы с перевозчика, но только в тех пределах, которые установлены КДПГ.

Пределы ответственности перевозчика предусмотрены ст. 23 Конвенции. Согласно статье размер ущерба, который перевозчик должен возместить при полной или частичной потере груза, определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его к перевозке, которая определяется на основе биржевых котировок или текущей рыночной цены.

Данное положение значительно отличается от ГК РФ, согласно которому стоимость груза определяется, исходя из его цены, указанной в счете продавца или в договоре поставки (купли-продажи).

Отсюда следует, что при заявлении требований о возмещении ущерба, вызванного полной или частичной потерей груза, отправитель по договору международной перевозки должен будет доказать, что размер требуемого возмещения соответствует рыночной стоимости груза, существовавшей в месте и во время его принятия к перевозке. При этом счет продавца, или инвойс, равно как и указание стоимости груза в транспортной накладной, не являются достаточными доказательствами действительной стоимости груза.

Суд может принимать их во внимание, но не вправе основывать свое решение исключительно на них.

На практике, однако, все выглядит несколько иначе. По гражданско-правовым спорам не разработан четкий механизм определения рыночной цены товара. И судам, и участникам процесса известно, что рыночная цена складывается при взаимодействии спроса и предложения на рынке идентичных или однородных товаров в сопоставимых условиях. Но эти экономические категории используются на практике крайне редко. Чаще суды ссылаются именно на те цены, которые указаны в счетах (инвойсах) отправителей и на которые имеется ссылка в накладной.

Так, например, по одному из дел, рассмотренному арбитражным судом города Москвы, и первая, и апелляционная инстанции при определении стоимости груза основывались на цене, согласованной продавцом и покупателем в контракте купли-продажи, и, исходя из этой цены, сделали вывод о размере ущерба в результате потери груза.

ФАС Московского округа отменил оба решения и указал, что во внимание должен быть принят счет (инвойс), на который есть ссылка в накладной - CMR и в котором указана иная цена, чем в контракте купли-продажи.

С другой стороны, тот же ФАС Московского округа по делу, рассмотренному уже в 2001 году, не принял в качестве доказательств, подтверждающих стоимость утраченного груза ни инвойс грузоотправителя, ни счет, приложенный к товарно-транспортной накладной.

Суд указал, что Конвенцией иначе, чем ГК РФ, определяется размер возмещения, которое должен выплатить международный перевозчик. Согласно ч. 2 ст. 7 ГК РФ, если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены гражданским законодательством, применяются правила международного договора. Следовательно, необходимо руководствоваться подп. 1, 2 КДПГ.

В любом случае размер возмещения, выплачиваемого перевозчиком, не может превышать 25 золотых франков за килограмм недостающего веса брутто (п. 3 ст. 23 КДПГ) + платы за перевозку, таможенных сборов и пошлин, а также прочих расходов, связанных с перевозкой груза: полностью - в случае потери (обесценивания в результате повреждения) всего груза и в пропорции, соответствующей размеру ущерба, - при частичной потере или обесценивании части поврежденного груза (п. 4 ст. 23 КДПГ).

Иные убытки возмещению не подлежат. Под иными убытками, в частности, понимаются косвенные убытки отправителя груза, возникшие в результате снижения цены перевозимого товара или понесенных перед покупателем санкций за недопоставку товаров. Таков максимальный предел ответственности перевозчика в случае повреждения или утраты груза.

Протоколом к КДПГ от 5 июля 1978 г. размер возмещения, установленный п. 3 ст. 23 Конвенции, был изменен и составляет сегодня 8,33 единицы специальных прав заимствования (СДР) за килограмм недостающего веса брутто.

СДР существует с 1974 года, в 1981-1999 гг. формировалась на основе корзины, состоящей из пяти валют, а с 1999 года корзина состоит из четырех валют (доллар США, фунт стерлингов, японская иена и евро). Курс СДР рассчитывается ежедневно как средневзвешенная величина от рыночной стоимости этих валют и публикуется агентством Рейтер.

Россия - член МВФ, и курс СДР определяется ЦБ РФ. Тем не менее, Российская Федерация не присоединилась к данному Протоколу, и формально предельный размер возмещения должен определяться, исходя из пересчета золотых франков в рубли, несмотря на то что такой механизм сегодня в нашей стране отсутствует. В связи с этим наши арбитражные суды часто применяют Конвенцию в редакции Протокола 1978 года, хотя встречаются и противоположные позиции по этому поводу.

В случае просрочки в доставке груза перевозчик несет ответственность только тогда, когда полномочное по договору лицо (контрагент по договору перевозки) докажет, что данной просрочкой был нанесен какой-либо ущерб, при этом размер ущерба должен быть документально доказан.

Перевозчик возмещает причиненный ущерб, но не более суммы провозной платы - это максимальный предел ответственности перевозчика при просрочке в доставке груза.

Конвенция не запрещает устанавливать в договоре международной перевозки неустойку в виде штрафа или пени за просрочку доставки, однако общая сумма неустойки также не может превышать плату за перевозку и не должна быть больше причиненного и доказанного ущерба. При этом взыскать возмещение за просрочку можно только тогда, когда в течение 21 дня с момента передачи груза в распоряжение получателя была сделана письменная оговорка.

Если оговорка не сделана и срок для нее пропущен, перевозчик освобождается от ответственности за просрочку в доставке (ст. 30 КДПГ).

Установленный предел ответственности перевозчика за утрату, повреждение или просрочку в доставке груза может быть повышен только в двух случаях:

1) если отправитель, при условии уплаты надбавки к провозным платежам, задекларировал в накладной стоимость груза, превышающую предел, указанный в п. 3 ст. 23 КДПГ.

Такая объявленная стоимость не имеет ничего общего с практикой проставления в накладной контрактной цены товара, которая используется для начисления таможенных пошлин и сборов, - в накладной должна быть сделана специальная оговорка о повышении предела ответственности перевозчика и уплате ему за это дополнительного вознаграждения (ст. 24 КДПГ);

2) если отправитель, при условии уплаты согласованной надбавки к провозной плате, установит сумму специального интереса в доставке на случай утраты, повреждения или недоставки груза в оговоренный срок (ст. 26 КДПГ). Как правило, отправитель указывает такой специальный интерес в том случае, если утрата, повреждение или просрочка в доставке груза могут нанести ему или получателю гораздо больший ущерб, чем размер возмещения, установленный п. 3 ст. 23 КДПГ.

Тем не менее, какой бы ни была сумма объявленного специального интереса, размер конкретного возмещения, требуемого от перевозчика, должен быть аргументированно доказан. Если же размер ущерба больше суммы объявленного интереса, возмещаются доказанные убытки, но не более величины, указанной отправителем в накладной.

И лишь в одном случае на перевозчика может быть возложена полная материальная ответственность за причиненный ущерб - если он был причинен умышленными неправомерными действиями перевозчика или лиц, за которых он отвечает, либо таким ненадлежащим исполнением обязательств, которое согласно закону, применяемому компетентным судом, приравнивается к умышленным неправомерным действиям.

Если будет доказано, что действия перевозчика были умышленными и неправомерными, он не вправе ссылаться на положения Конвенции, которые ограничивают или исключают его ответственность.

В заключение отметим, что всякое соглашение, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений Конвенции, является недействительным. Таким образом, какие бы санкции ни предусмотрел заказчик (отправитель) в договоре международной перевозки грузов, перевозчик не обязан платить больше того предела, который установлен нормами КДПГ.

Ответственность перевозчика по договору

Организация осуществляет услуги по транспортно-экспедиционному обслуживанию и систематически заключает договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом. В ходе своей деятельности она сталкивается со случаями нарушения перевозчиком своих обязательств. Какие именно санкции, установленные Гражданским кодексом РФ или Уставом автомобильного транспорта РСФСР, следует применять к перевозчику, и можно ли в договоре изменить размеры этих санкций? Можно ли взыскать с перевозчика убытки в виде упущенной выгоды, и должен ли в свою очередь экспедитор возмещать их заказчику?   
  
Действительно, сегодня при разрешении споров по договорам перевозки автомобильным транспортом часто возникает вопрос, какие меры ответственности необходимо применять к стороне, нарушившей свои обязательства по договору. Связано это с тем, что наряду со второй частью Гражданского кодекса РФ (далее - ГК РФ), которая регулирует, в том числе и отношения по договору перевозки (гл. 40), действует Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением Совмина РСФСР N 12 от 8 января 1969 года (далее - УАТ РСФСР, Устав).   
Естественно, что положения УАТ РСФСР на сегодня явно устарели и не учитывают специфику современных экономических отношений. Однако до того момента, как будет принят новый устав, нормы, закрепленные в УАТ РСФСР, действуют в части, не противоречащей ГК РФ. Здесь и возникает множество вопросов: часто даже арбитражные суды не могут прийти к единому мнению о том, что противоречит ГК РФ, а что - нет.  
Исходя из арбитражной практики Президиума Высшего арбитражного суда РФ, а также практики Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа по вопросам применения санкций за нарушение обязательств по договору перевозки автомобильным транспортом, можно сделать следующие выводы.  
Статьей 793 ГК РФ предусмотрено, что `в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Соглашения транспортных организаций с пассажирами и 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`.   
Из этого следует:   
1. Положение ст. 126 УАТ РСФСР о том, что `всякие соглашения автотранспортных предприятий и организаций с грузоотправителями, грузополучателями и пассажирами... имеющие целью изменить... ответственность, возложенную на автотранспортные предприятия и организации, грузоотправителей, грузополучателей, считаются недействительными` противоречит ГК РФ и, следовательно, не действует.  
2. Стороны вправе самостоятельно (по своему усмотрению) устанавливать в договоре меры ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов, когда она не предусмотрена законом, а также повышать ответственность по сравнению с той, которая установлена в законе (в частности в УАТ РСФСР).   
Таким образом, в зависимости от того, каким образом стороны согласуют между собой вопросы ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки, возможны три варианта развития ситуации при возникновении спора.  
Вариант I. Если стороны урегулируют порядок применения и размеры ответственности в соглашении, при возникновении спора будут, прежде всего, применяться положения договора1).   
Вариант II. Стороны предусмотрят в договоре, что их отношения регулируются в соответствии с конкретными статьями УАТ РСФСР.  
УАТ РСФСР относится к `транспортным уставам и кодексам, а также иным законам`, которые определяют общие условия перевозки, т. е. обладает силой закона, несмотря на то, что принят постановлением Совмина РСФСР. В то же время конкретные условия перевозки грузов отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон с учетом норм ГК РФ, транспортных уставов и кодексов и иных законов (п. 2 ст. 784, ст. 793 ГК РФ).  
В связи с этим в некоторых случаях арбитражные суды в настоящее время пошли по пути применения УАТ РСФСР в качестве некоего обычая делового оборота2). Его положения имеют приоритетное значение лишь в том случае, если стороны в своем соглашении сделают прямое указание на применение конкретных статей УАТ РСФСР при урегулировании тех или иных вопросов (в частности, ответственности сторон по договору)3).   
Таким образом, если стороны сделают в договоре прямую отсылку к статьям УАТ РСФСР, санкции за нарушение тех или иных обязательств по договору перевозки, предусмотренные Уставом, будут применяться в качестве санкций, предусмотренных соглашением сторон.  
Вариант III. Стороны никак не устанавливают в договоре конкретных мер ответственности, а лишь делают отсылку к действующему законодательству РФ.   
При такой формулировке положение сторон при возникновении спора становится более проблематичным, чем в предыдущих ситуациях. Как известно, традиционной и наиболее часто встречающейся мерой ответственности за неисполнение денежного обязательства является предусмотренное ст. 395 ГК РФ начисление процентов за пользование чужими денежными средствами, размер которых определяется учетной ставкой банковского процента (учетной ставкой ЦБ РФ). Эта мера ответственности относится к законной неустойке и применяется, если иной размер процентов не предусмотрен законом или договором.  
В то же время, во-первых, ст. 103 УАТ РСФСР предусматривает, что `в случаях несвоевременного внесения провозной платы с грузоотправителя (грузополучателя) взыскивается дополнительно к провозной плате 0,5% суммы платежей за каждый день просрочки внесения провозной платы`.  
Во-вторых, в ст. 168 УАТ РСФСР установлено, что `на признанную сумму претензии или на сумму, выплачиваемую по решениям арбитражных или судебных органов, автотранспортные предприятия и организации уплачивают 3% годовых. В таком же размере уплачивают проценты грузоотправители и грузополучатели по предъявленным к ним автотранспортным предприятием или организацией требованиям, возникшим из перевозки груза`.  
Следует отметить, что до сих пор арбитражные суды не пришли к единому мнению по вопросу квалификации процентов,   
предусмотренных ст. 103 УАТ РСФСР: являются ли они законной неустойкой либо просто дополнительной провозной платой4). Если это законная неустойка, то она должна применяться во всех случаях нарушения срока выплаты провозной платы (вознаграждения за перевозку), кроме тех, когда стороны в договоре предусмотрели иной размер санкции. Если нет - то только в том случае, когда в договоре есть ссылка на ст. 103 Устава.  
Точно также нет ясности и в том, в каких случаях необходимо применять ст. 168 Устава:   
а) всегда, поскольку, в отличие от ст. 395 ГК РФ, она является специальной нормой и потому имеет приоритет при регулировании отношений по договору перевозки автомобильным транспортом,   
либо   
б) только в тех случаях, когда сумма основного долга признана стороной, нарушившей обязательство, и не оспаривается5).   
По нашему мнению, ст. 168 УАТ РСФСР должна применяться судом лишь в том случае, когда ответчик не оспаривает сумму основного долга и данное признание подтверждается письменными документами (актами сверки задолженности, ответами на претензии и т. п.). Также 3% годовых должны начисляться на сумму долга, установленную решением суда, которое вступило в законную силу, до момента его полного исполнения (т. е. до момента уплаты всей суммы долга). Такой вывод следует из буквального толкования содержания ст. 168 Устава.  
Если же сумма основной задолженности, а также сам факт ее существования, оспаривается ответчиком, суд, в случае вынесения решения о взыскании долга, в качестве меры ответственности должен начислять проценты за пользование чужими денежными средствами по ст. 395 ГК РФ (если истец заявит требование об их взыскании).  
Но следует еще раз отметить, что при разрешении конкретного спора арбитражный суд может прийти к иному мнению.  
В связи с вышеизложенным можно порекомендовать сторонам в договорах перевозки согласовывать меры и размер ответственности за нарушение договорных обязательств, тем более что в соответствии с пп. 4 п. 4 ст. 271 НК РФ датой получения внереализационных дохода в виде штрафов, пеней и (или) иных санкций за нарушение договорных или долговых обязательств является дата признания их должником либо дата вступления в законную силу решения суда6), а не дата начисления процентов (штрафов, пеней и (или) иных санкций) в соответствии с условиями заключенных договоров, как было ранее.  
По вопросу об объеме убытков, возмещаемых перевозчиком при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств по договору, необходимо отметить следующее. Ответственность за нарушение обязательств при перевозке груза носит ограниченный характер и установлена либо в форме возмещения прямого (реального) ущерба или его части (но не упущенной выгоды), например за несохранность груза, либо в форме исключительной неустойки, в частности за просрочку доставки груза. Понятие исключительной неустойки дано в   
п. 1 ст. 394 ГК РФ: `Законом или договором могут быть предусмотрены случаи, когда допускается взыскание только неустойки, но не убытков`.   
Таким законом является УАТ РСФСР, в п. 152 которого установлено, что `Автотранспортные предприятия и организации (т. е. перевозчики), грузоотправители, грузополучатели и пассажиры в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, вытекающих из настоящего Устава, несут материальную ответственность лишь в пределах, предусмотренных соответствующими статьями настоящего Устава`, а Уставом предусмотрена ответственность Перевозчика только в виде прямого ущерба или штрафов (пени).   
Таким образом, упущенная выгода при нарушении обязательств по перевозке грузов перевозчиком не возмещается.  
В то же время следует отметить, что объем ответственности экспедитора перед клиентом отличается от объема ответственности перевозчика. Согласно ст. 803 ГК РФ экспедитор несет ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции по основаниям и в размере, установленном правилами гл. 25 ГК РФ. Глава 25 ГК РФ в ст. 393 при определении убытков отсылает к ст. 15 ГК РФ, согласно которой `лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков (т.е. реального ущерба и упущенной выгоды), если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере`.   
Для экспедитора ограниченная ответственность (возмещение убытков только в размере реального ущерба) предусмотрена законом лишь в одном случае: если он докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки перевозчиком - в этом случае ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (ст. 803 ГК РФ), т.е. в ограниченном размере.  
Во всех остальных случаях возмещение убытков в меньшем размере возможно только, если это предусмотрено договором экспедиции.  
  
1) Например, постановление Президиума ВАС РФ   
от 10 апреля 2002 г. N 567/02: `При перевозке грузов автоперевозчиками, действующими в форме хозяйственных обществ и товариществ, а также индивидуальных предпринимателей, вопрос о сроках внесения провозной платы и ответственности за их нарушение решается сторонами при заключении договора перевозки`.  
2) Подобно Инструкциям о порядке приемки продукции производственно-технического назначения и товаров народного потребления по количеству и по качеству N П-6 и П-7.  
3) См.: постановление Президиума ВАС РФ   
от 10 апреля 2002 г. N 567/02, постановление ФАС Северо- Западного округа от 30 мая 2001 г. по делу N А13-505/01-20.  
4) См.: постановление Президиума ВАС РФ   
от 10 апреля 2002 г. N 567/02; постановление ФАС Северо- Западного округа от 30 мая 2001 года по делу N А13-505/01-20; постановление Президиума ВАС РФ от 10 августа 1999 года N 545/99.  
5) См., например: постановление Президиума ВАС РФ от 10 апреля 2002 года N 567/02 и постановление Президиума ВАС РФ от 18 февраля 1997 года   
N 5195/96.  
6) Глава 25 Налогового кодекса РФ в редакции Федерального закона от 29 мая 2002 года   
N 57-ФЗ.

**Страхование ответственности перевозчика**

**Действующее законодательство, устанавливающее ответственность перевозчика при внутренних перевозках**

В процессе осуществления своей деятельности у перевозчика может возникнуть договорная и внедоговорная ответственность. Первая наступает вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки, вторая - в случаях причинения вреда, не связанного с договорными обязательствами.

Ответственность перевозчика по договору перевозки определяется Гражданским кодексом Российской Федерации (далее ГК РФ), транспортными уставами (кодексами), регулирующими деятельность отдельных видов транспорта, и соглашением сторон.

В ГК РФ вопросы перевозки рассматриваются в 40-й главе "Перевозка". Перевозка пассажиров, багажа и грузов осуществляется на основании договора перевозки. Если в период его действия будет причинен вред жизни или здоровью пассажира, то перевозчик несет ответственность в соответствии с правилами главы 59 "Обязательства вследствие причинения вреда" ГК РФ, при условии, что законом или договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность. Установлена также ответственность перевозчика за задержку отправления пассажира и опоздание прибытия пассажира в пункт назначения.

Согласно ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, произошедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю или пассажиру, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза (багажа) произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Причиненный ущерб возмещается перевозчиком в следующих размерах:

* в случае утраты или недостачи груза (багажа) - в размере стоимости утраченного или недостающего имущества;
* в случае повреждения (порчи) груза (багажа) - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденных ценностей - в размере их стоимости;
* в случае утраты груза (багажа), сданного к перевозке с объявлением его стоимости, - в размере указанной стоимости.

Наряду с возмещением установленного ущерба перевозчик возвращает провозную плату, если она не входит в стоимость груза.

В январе 1998 г. был принят "Транспортный устав железных дорог Российской Федерации" (Федеральный закон от 8 января 1998 г.). Согласно статье 132, "Железная дорога несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации". Ответственность за несохранность багажа строится на принципах, предусмотренных ГК РФ и рассмотренных выше. Что касается ручной клади, перевозимой пассажиром, то обеспечение ее целостности и сохранности является обязанностью самого пассажира, т. е. перевозчик никакой ответственности за ручную кладь не несет.

Имущественную ответственность за несохранность груза железная дорога несет в размерах, установленных в ГК РФ. В уставе перечислены случаи, когда перевозчик освобождается от ответственности (перевозка груза осуществлялась в сопровождении грузоотправителя или грузополучателя, недостача груза не превышает норм естественной убыли и др.).

С 1 апреля 1997 г. введен в действие Воздушный кодекс Российской Федерации. Согласно статье 117 ответственность авиаперевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира, определяется в соответствии с правилами главы 59 ГК РФ, если законом или договором перевозки не предусмотрен более высокий размер ответственности.

Авиаперевозчик несет также ответственность за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза, багажа и вещей, находящихся при пассажире. Если багаж и груз приняты к перевозке с объявлением ценности, то размер ответственности равен величине объявленной стоимости, если без объявления ценности - величине их стоимости, но не более суммы двух минимальных размеров оплаты труда (МРОТ) за килограмм веса багажа или груза. За вещи, находящиеся при пассажире, ответственность перевозчика определяется их стоимостью, а если установить последнюю невозможно - в размере не более десяти МРОТ. Авиаперевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять, а также докажет, что утрата и повреждение имущества произошли не во время воздушной перевозки. Кодекс предоставляет перевозчику возможность заключать соглашение с пассажирами, грузоотправителями и грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с вышеприведенными.

Воздушным кодексом предусмотрено обязательное страхование ответственности перевозчика перед пассажиром и перед грузовладельцем (грузоотправителем). Страховая сумма на каждого пассажира при причинении вреда его жизни и здоровью определена в размере не менее тысячи МРОТ на день продажи билета. Что касается страховых сумм на случаи потери или повреждения имущества, их минимальные значения привязаны к максимальной ответственности перевозчика.

Ответственность автоперевозчика установлена Уставом автомобильного транспорта РСФСР, утвержденного Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. N 12. В Уставе ничего не говорится об ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира. На сегодняшний день при возникновении такой ситуации автоперевозчик несет ответственность только в соответствии с нормами ГК РФ.

Ответственность перевозчика на морском транспорте регулируется Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации, а на внутреннем водном транспорте - Уставом внутреннего водного транспорта Союза ССР. Кодекс предусматривает ответственность перевозчика за смерть или причинение вреда здоровью пассажира, тогда как в Уставе никаких оговорок на этот счет нет.

Что касается ответственности за утрату и повреждение багажа, ручной клади, а также грузов, то она и на автотранспорте, и на морском и водном транспорте базируется в основном на тех же принципах, что и на железной дороге.

Внедоговорная ответственность перевозчика определяется только законом или иными правовыми актами. В частности, ГК РФ устанавливает, что юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (в том числе и использование транспортных средств), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством и т.п.). Если вред третьим лицам причинен в результате взаимодействия источников повышенной опасности, то их владельцы несут солидарную ответственность. Владелец источника повышенной опасности не отвечает за причиненный вред, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

В Воздушном кодексе РФ положения ГК РФ несколько детализированы. Этот документ устанавливает, что за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством. Здесь же предусматривается введение обязательного страхования вышеуказанной ответственности владельца перед третьими лицами. Минимальная страховая сумма должна быть не менее двух МРОТ на момент заключения договора за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна.

**Общие принципы проведения страхования ответственности перевозчиков**

Страхование ответственности перевозчиков включает в себя ряд видов страхования. Они могут быть подразделены по типам транспортных средств и по категориям лиц, при нанесении ущерба которым наступает ответственность страховщика.

Таким образом, прежде всего можно выделить страхование ответственности перевозчиков водного транспорта (обычно оно называется страхованием ответственности судовладельцев), страхование ответственности воздушных (в первую очередь авиационных) перевозчиков, страхование ответственности автомобильных перевозчиков и страхование ответственности железнодорожных перевозчиков.

В то же время каждый из вышеуказанных перевозчиков может нанести ущерб разным группам лиц, а потому договоры страхования заключают на случаи: а) нанесения вреда жизни и здоровью пассажиров; б) причинения ущерба багажу пассажиров; в) утраты, повреждения или неправильной засылки груза, переданного для перевозки; г) нанесения убытков третьим лицам, находящимся вне транспортного средства и не имеющим договорных отношений с перевозчиком.

Наконец, условия договоров страхования могут различаться между собой в зависимости от того, в отношении каких перевозок действует страховая защита - внутренних или международных.

Такое многообразие условий страхования ответственности перевозчиков объясняется тем, что они в значительной мере базируются на гражданско-правовых нормах, регламентирующих ответственность перевозчиков за ущерб, нанесенный третьим лицам, которые, в свою очередь, достаточно специфичны для каждого из вышеперечисленных случаев.

В то же время общие принципы проведения операций по страхованию ответственности перевозчиков в значительной степени идентичны, что позволяет дать характеристику такого страхования в целом (Приложение 11).

Страхование ответственности перевозчиков представляет собой отношения по защите имущественных интересов перевозок пассажиров или грузов. Оно проводится на основании договоров, заключаемых в пользу третьих лиц, имущественным интересам которых нанесен ущерб действиями страхователя при эксплуатации транспортных средств, связанной с осуществлением перевозок пассажиров или грузов.

Страхователями по договору страхования ответственности перевозчиков могут выступать юридические лица любой организационно-правовой формы, владеющие на правах собственности, аренды, лизинга, оперативного управления средствами транспорта и занимающиеся их эксплуатацией с целью выполнения перевозок пассажиров или грузов на основании лицензии (сертификата) или иного полученного в установленном законодательством порядке официального разрешения на осуществление таких перевозок.

По договору страхования страховщик за полученные от страхователя страховые взносы оплачивает расходы и убытки, которые понес или должен понести страхователь в связи с причинением им третьим лицам убытка в течение срока действия договора. Причем ответственность возникает при эксплуатации принадлежащих ему и указанных в договоре средств транспорта. В договоре же оговариваются страховые случаи, при которых ущерб третьим лицам подлежит возмещению в соответствии с нормами законодательства РФ, других государств или международного права. При этом объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, связанные с его обязанностью в порядке, установленном нормами законодательства, возместить названный ущерб.

Страховым риском, на случай наступления которого проводится страхование, является причинение оговоренного ущерба третьим лицам в результате деятельности страхователя в качестве перевозчика. Соответственно страховым случаем в страховании ответственности перевозчиков является документально зафиксированное событие, повлекшее за собой причинение оговоренного ущерба третьим лицам и являющееся основанием, в соответствии с нормами законодательства, для предъявления третьими лицами требований к страхователю о возмещении данного ущерба, а также непосредственно связанное с эксплуатацией принадлежащих страхователю ч указанных в договоре страхования средств транспорта.

В частности, страховыми случаями по договору могут выступать:

* телесное повреждение, заболевание или смерть пассажиров, находящихся на застрахованном средстве транспорта, в связи с несчастными случаями, авариями и другими событиями, связанными с эксплуатацией данного средства транспорта;
* утрата или повреждение багажа пассажиров вследствие событий, за последствия которых несет ответственность страховщик в соответствии с законодательством;
* утрата, недостача или повреждение груза, предназначенного к перевозке, перевозимого или перевезенного на застрахованном средстве транспорта, по причинам, за которые страхователь несет гражданско-правовую ответственность;
* просрочка в доставке груза или прибытии пассажиров по причинам, за которые страхователь несет ответственность в соответствии с законодательством;
* выдача груза страхователем в несоответствии с указаниями о задержке выдачи или без получения взамен соответствующего документа, свидетельствующего о наличии права собственности на груз;
* неправильная засылка груза страхователем;
* смерть или причинение вреда здоровью физических лиц, находящихся вне транспортного средства, либо утрата или повреждение их имущества в связи с эксплуатацией застрахованного средства транспорта.

Условия страхования обычно предусматривают освобождение страховщика от обязанности произвести страховую выплату, если причиненные третьим лицам убытки были вызваны:

* умышленными действиями страхователя и его представителей, нарушения кем-либо из них правил и требований эксплуатации средства транспорта, противопожарной защиты, хранения горючих или взрывчатых веществ и материалов;
* известной страхователю или его представителям до выхода в рейс непригодности транспортного средства к эксплуатации либо неготовности обслуживающего персонала к работе из-за низкого уровня квалификации или физического состояния кого-либо из его числа;
* обстоятельствами, существенно повышающими риск страхового случая, известными страхователю, о которых страховщик не был своевременно поставлен в известность;
* неустранением страхователем в течение согласованного со страховщиком срока обстоятельств, заметно повышающих степень риска, на необходимость устранения которых в соответствии с общепринятыми нормами указывал страхователю страховщик;
* использования средств транспорта для обучения, участия в соревнованиях, проверки технических характеристик и иных действий, не связанных с деятельностью страхователя в качестве перевозчика;
* эксплуатацией застрахованных средств транспорта в условиях, не предусмотренных их назначением;
* использованием застрахованных средств транспорта вне согласованного в договоре страхования района, если это не вызвано форс-мажорными обстоятельствами;
* перевозкой большего числа пассажиров и большего веса груза, чем это предусмотрено нормами технической эксплуатации;
* эксплуатацией транспортных средств после принятия судом решения о приостановлении деятельности;
* участием застрахованных средств транспорта в контрабандных или иных незаконных операциях;
* действием обстоятельств непреодолимой силы;
* военными действиями, маневрами, иными военными мероприятиями;
* воздействием мин, торпед, бомб, ракет, снарядов, взрывчатых или иных орудий войны (однако страховщик, как правило, несет обязательства по выплате страхового возмещения, если страховой случай наступил вследствие перевозки указанных предметов на застрахованном транспортном средстве в качестве груза);
* пленением, захватом, арестом или задержанием застрахованного средства транспорта в результате военных действий, забастовок и т. п.;
* гражданскими войнами, революциями, восстаниями, мятежами, народными волнениями;
* актами саботажа или террористическими актами, совершенными по политическим мотивам;
* забастовками, локаутами и аналогичными событиями;
* конфискациями, реквизициями или аналогичными мерами государственных органов или организаций, принимающих на себя власть или осуществляющих ее, в том числе изданием данными органами и должностными лицами актов, не соответствующих законам и другим правовым актам;
* ионизирующей радиацией, токсичными, взрывчатыми и другими опасными свойствами ядерного топлива или радиоактивных продуктов или отходов, как перевозимых в качестве груза на застрахованном средстве транспорта, так и находящихся вне его;
* умышленными действиями потерпевшего, направленными на наступление страхового случая.

В то же время в соответствии с ГК РФ страховщик не освобождается от обязанности произвести выплату страхового возмещения за причинение вреда жизни и здоровью физических лиц, даже если страховой случай наступил по вине страхователя.

Договоры страхования заключаются на основании письменного заявления страхователя, в котором должны содержаться следующие сведения: а) наименование, адрес страхователя, его банковские реквизиты; 6) данные о заявляемых на страхование средствах транспорта (их число, виды, типы, марки, возраст, грузоподъемность, пассажироемкость, техническое состояние и т.п.); в) данные о квалификации экипажа; г) район, характер и интенсивность эксплуатации; д) характеристика перевозимых грузов; е) перечень заявляемых на страхование страховых рисков; ж) срок страхования и лимиты страховой ответственности.

Договор страхования может быть заключен сроком на определенный период или на время осуществления оговоренного рейса.

Страховые взносы по договору страхования устанавливаются дифференцированно по видам средств транспорта с учетом пасса-жиро- и грузооборота, дальности и маршрутов перевозок, характеристики и состояния транспортных средств, характера грузов и других факторов, влияющих на степень страхового риска.

Период несения страховщиком страховой ответственности, как правило, распространяется на страховые случаи, наступившие в течение срока действия договора страхования.

Если страховой случай произошел в течение срока действия договора страхования по причинам, имевшим место или начавшим действовать еще до даты начала страхования, то договоры страхования обычно предусматривают, что страховое возмещение подлежит выплате лишь в том случае, если страхователю ничего не было известно и ничего не должно и не могло было быть известно о причинах, приведших к наступлению этого страхового случая.

При наступлении страхового случая страхователь обязан:

* принять все возможные и целесообразные в сложившихся обстоятельствах меры по уменьшению возможных убытков. При этом страховщик имеет право давать рекомендации, направленные на сокращение ущерба, которым страхователь обязан следовать;
* незамедлительно известить о страховом случае страховщика или его представителей;
* незамедлительно извещать страховщика о всех требованиях, предъявляемых ему в связи со страховым случаем, передавать страховщику копии претензий потерпевших о возмещении страхователем убытков, сообщать страховщику о начале действий компетентных органов по факту причинения ущерба;
* обеспечить участие страховщика или его представителей в установлении обстоятельств и причин страхового случая, размеров причиненного ущерба;
* предоставлять страховщику всю доступную страхователю информацию и документацию, позволяющую судить о причинах, ходе и последствиях страхового случая, характере и размерах причиненного ущерба. При этом страховщик имеет право запрашивать у страхователя любую информацию и документы, относящиеся к страховому случаю;
* оказывать всевозможное содействие страховщику в судебной и внесудебной защите. При этом страховщик имеет право выступать от имени страхователя в судебных и внесудебных разбирательствах;
* в случае, если страховщик сочтет необходимым назначение -своих сюрвейеров, экспертов, адвокатов и других лиц для ведения претензионных и судебных дел или урегулирования убытков в связи со страховым случаем, - выдать им необходимые документы для этого, а также всячески оказывать им содействие в выполнении возложенных на них функций;
* не выплачивать возмещения, не признавать частично или полностью требования, предъявляемые ему в связи со страховым случаем, а также не принимать на себя каких-либо прямых или косвенных обязательств по урегулированию таких требований без согласия страховщика;
* принять все меры для получения с третьих лиц возмещения своих расходов и убытков, оплачиваемых страховщиком по условиям договора страхования;
* информировать страховщика о всех денежных суммах или иных материальных ценностях, полученных от третьих лиц в возмещение расходов по претензиям, подлежащим возмещению страховщиком;
* в случае, если у страхователя появится возможность требовать прекращения или сокращения размеров регулярных выплат возмещения (ренты), - поставить страховщика в известность об этом и принять все доступные меры по прекращению или сокращению размера таких выплат.

В свою очередь, страховщик обязан:

* составить страховой акт;
* произвести выплату страхового возмещения за нанесенный страхователем ущерб в оговоренные договором страхования сроки;
* в случае отказа от назначения своих сюрвейеров, экспертов, адвокатов и других лиц для ведения претензионных и судебных дел или урегулирования убытков в связи со страховым случаем - возместить страхователю фактические расходы по оплате деятельности данных лиц.

Кроме того, договоры страхования обычно предоставляют страхователю право обращаться к страховщику или его представителям за консультациями по поводу претензионных или судебных дел либо передавать им дела на ведение, а также обращаться к страховщику с просьбами о выдаче необходимых финансовых гарантий для предотвращения или снятия ареста с имущества, налагаемого третьими лицами в целях обеспечения их требований к страхователю в связи со страховым случаем.

Страховое возмещение по договору страхования должно исчисляться в таком размере, в котором это предусмотрено действующим законодательством РФ, иных государств, на территории которых наступил страховой случай, или международными правовыми нормами.

Определение сумм страхового возмещения производится страховщиком по согласованию со страхователем и выгодоприобретателями на основании акта о страховом случае с учетом официальных претензий потерпевших о возмещении причиненных убытков, других необходимых документов о фактах, последствиях причиненного вреда, а также подтверждающих произведенные расходы.

При наличии спора между сторонами и в других необходимых случаях размер страхового возмещения определяется судом. При этом страховщику должны быть представлены документы судебных органов (постановление суда, исполнительный лист и т.п.), подтверждающие факт причинения ущерба и его размеры, подлежащие возмещению.

В частности, в сумму страхового возмещения включаются, в соответствии с законодательством РФ, следующие выплаты:

1. В случае смерти или причинения вреда здоровью физических лиц:

а) доходы, которых потерпевший лишился вследствие потери трудоспособности или уменьшения ее в результате причиненного увечья или иного повреждения здоровья, за весь период утраты трудоспособности;  
б) дополнительные расходы, необходимые для восстановления здоровья (на усиленное питание, санаторно-курортное лечение, посторонний уход, протезирование, транспортные расходы, расходы на платное медицинское обслуживание и т.д.);  
в) часть заработка, которого в случае смерти потерпевшего лишились нетрудоспособные лица, состоявшие на его иждивении или имевшие право на получение от него содержания, за период, определяемый в соответствии с требованиями законодательства;  
г) расходы на погребение.

2. В случае утраты груза или багажа пассажиров - стоимость утраченного имущества.

3. В случае повреждения грузов или багажа - величина затрат на ремонт поврежденного имущества или стоимость обесценения поврежденного имущества.

4. В случае просрочки в доставке груза или прибытии пассажиров - штрафы, пени и другие выплаты, которые обязан произвести страхователь потерпевшим в соответствии с законодательством.

5. В случае выдачи груза в несоответствии с указаниями о задержке выдачи или без получения взамен соответствующего документа, свидетельствующего о наличии права собственности на груз, а также в случае неправильной засылки груза - стоимость затрат, понесенных потерпевшим с целью передачи груза в соответствии с их принадлежностью, и другие убытки, которые обязан возместить страхователь потерпевшим в соответствии с законодательством.

Кроме того, страховщик, как правило, оплачивает:

а) необходимые расходы по выяснению обстоятельств страхового случая и размеров подлежащих возмещению расходов и убытков;  
б) расходы по оплате труда сюрвейеров, экспертов, адвокатов и других лиц, привлеченных для ведения дел или урегулирования убытков;  
б) расходы по ведению дел в судах по предполагаемым страховым случаям;  
г) понесенные страхователем необходимые и целесообразные расходы, направленные на уменьшение ущерба, подлежащего возмещению в связи со страховым случаем.

В договоре страхования устанавливается денежная сумма (называемая лимитом ответственности на весь срок действия договора), в пределах которой страховщик обязан произвести выплату страхового возмещения по договору. Кроме того, могут устанавливаться предельные суммы выплат страхового возмещения (лимиты ответственности) по каждой претензии и по каждому страховому случаю; они не могут превысить величину соответствующего лимита ответственности. Если будет причинен вред нескольким лицам на сумму выше лимита ответственности страховщика, возмещение каждому из потерпевших (в случае, если иски ими предъявлены одновременно) выплачивается в пределах лимита в сумме, пропорциональной объему ущерба, причиненного каждому из этих лиц.