



Суворов Юрий Борисович
зав. кафедрой транспортной
юриспруденции МАДИ (ГТУ),
профессор,
доктор юридических наук

РОЛЬ И МЕСТО СУДЕБНОЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ РАЗРЕШЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО СПОРА АРБИТРАЖНЫМ СУДОМ

Как известно, судебную дорожно-транспортную экспертизу (СДТЭ) или, как ее иначе называют, судебную автотехническую экспертизу (САТЭ), как правило, назначают и производят по делам о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП). Но не только по ДТП. Как в гражданском, так и в арбитражном процессах заключения судебных экспертов-автотехников используют в качестве доказательств при рассмотрении транспортных споров, связанных:

- с недоброкачественным автосервисным обслуживанием и ремонтом автотранспортного средства (АТС) (ст. 1065, 1095 ГК РФ и др.);
- с повреждением арендованных АТС (гл. 34, § 3 ГК РФ);
- с нарушением сроков прибытия пассажирского АТС к месту посадки пассажиров (в том числе, при экскурсионном обслуживании), допущенном в связи с возникновением и устранением на линии технической неисправности АТС, угрожающей безопасности, жизни и здоровью пассажиров (ст. 795 ГК РФ).

Споры могут быть связаны с квалификацией осуществляемой лицом деятельности как создающей повышенную опасность для окружающих (ст. 1079 ГК РФ, в части отнесения того или иного технического устройства к источнику повышенной опасности). Рассматриваются также споры между страховыми компаниями, инициированные исковыми заявлениями о возмещении вреда в порядке регресса тем из страховщиков, чей страхователь будет признан виновным в причинении вреда (ст. 963, 865, 1081 ГК РФ), и другие споры.

Но все же наиболее востребована СДТЭ, в том числе и в арбитражном процессе, при рассмотрении транспортных споров в случаях, когда нарушение транспортного процесса и, как следствие, невыполнение его участником договорных обязательств в части сохранности, обеспечения сроков доставки груза, пассажира,

багажа и иных обязательств (гл. 40 ГК РФ), связано с возникновением ДТП. Напомним, что согласно Федеральному закону (ФЗ-196 от 25.12.1995 г. «О безопасности дорожного движения») и Правилам дорожного движения РФ (ПДД РФ) дорожно-транспортным происшествием является событие, возникшее в процессе движения по дороге ТС, и с его участием, при котором не только погибли или ранены люди, повреждены ТС, сооружения, но и грузы либо причинен иной материальный ущерб. В зависимости от разновидности и условий транспортного гражданско-правового договора субъектом ответственности за несохранность груза может быть:

- перевозчик груза - с момента принятия груза к перевозке до выдачи его грузополучателю либо управомоченному им лицу (ст. 796 ГК РФ);
- транспортный экспедитор - при условии фактического сопровождения груза в процессе перевозки [Устав автомобильного транспорта (УАТ), Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ФЗ-87 от 11.06.2003)];
- арендатор АТС - при условии аренды АТС без экипажа (гл. 34, § 3 ГК РФ);
- грузоотправитель - например, при повреждении груза в процессе его погрузки или при ненадежности закрепления на АТС (ст. 796 ГК РФ, УАТ);
- грузополучатель - например, при повреждении груза в процессе его выгрузки (ст. 796 ГК РФ, УАТ);
- транспортный узел - например, при перевалке груза силами работников узла в процессе смешанного сообщения по подрядному договору (узловому соглашению и т.п. (ст. 799 ГК РФ);
- терминал, в том числе таможенный - например, при повреждении груза в процессе хранения (гл. 47 ГК РФ);

• субагенты - лица, работающие в транспортном процессе на правах стороны договора субэкспедиции (ст. 805 ГК РФ), субаренды (ст. 638, 639 ГК РФ) и иные субагенты (ст. 1009 ГК РФ).

Как известно, в материальном гражданском праве, положения которого являются основанием для предъявления исковых заявлений о возмещении вреда также и в арбитражном судопроизводстве, действуют принципы презюмирования вины перевозчика (ст. 796 ГК РФ) и генерального деликта (ст. 1064 ГК РФ), из которых проистекает бремя доказывания перевозчиком (или иным субъектом, см. выше) отсутствия своей вины в повреждении (уничтожении) груза.

Согласно ст. 401 ГК РФ вина выражается в форме умысла или неосторожности. Неосторожность заключается в отсутствии требуемой при определенных обстоятельствах внимательности, предусмотрительности, заботливости и т.п. При этом различают простую и грубую неосторожность. «При грубой неосторожности нарушаются обычные, очевидные для всех требования, предъявляемые к лицу, осуществляющему определенную деятельность. При простой неосторожности, наоборот, не соблюдаются повышенные требования, предъявляемые к лицу, совершающему какое-либо деяние. Критерием их разграничения могут служить не только различные факторы, характеризующие поведение лица, но и различная степень предвидения последствий в сочетании с различной степенью долженствования такого поведения. При предвидении последствий, соединенном с легкомысленным расчетом избежать их, хотя можно и должно было предвидеть неизбежность вреда, - налицо грубая неосторожность»¹.

Напомним, что при международных автоперевозках, регулируемых Женевской Конвенцией о перевозке грузов по автомобильным дорогам (КДПГ), действует принцип ограничения ответственности автоперевозчика, измеряемой в единицах специального права заимствования (СПЗ), размер которых устанавливается международным валютным фондом (МВФ). Аналогичный принцип установлен для ответственности отечественного транспортного экспедитора, участвующего в международной перевозке (ФЗ № 87). Отличаются они размерами (количеством) единиц СПЗ. Автоперевозчик, выполняющий внутрироссийские перевозки, на данный период несет ответственность за несохранность груза в полном объеме его утраченной или пониженной стоимости, без ограничений.

Все вышеизложенное дает правовые основания и возможности для привлечения СДТЭ в процесс доказывания отсутствия своей вины (в частности, в форме неосторожности) ответственным за сохранность груза лицом, с одной стороны, потерпевшим владельцем груза - для доказывания наличия неосторожности в деяниях ответственного лица, с другой стороны, и арбитром - для установления истины в аргументах

повреждение (уничтожение) груза явилось следствием ДТП, действия виновных участников которого, как известно, квалифицируются неосторожной (неумышленной) виной при любых, юридически наказуемых последствиях, указанное на с. 684 Комментария (изданного под руководством проф. О.Н. Садикова) довольно близко корреспондируется с квалификацией неосторожной вины водителя АТС за нарушение ПДД и правил эксплуатации АТС - по ст. 264 УК РФ и деликтной ответственности эксплуатирующего АТС лица - по гражданско-правовым основаниям.

СДТЭ определяет, имеются ли в действиях водителя АТС несоответствия ПДД РФ и находятся ли они в причинно-следственной связи с наступлением ДТП. В процессе СДТЭ оцениваются действия водителей всех участвовавших в ДТП АТС, выявляются возможные технические связи между ними и наступлением ДТП, определяется фактический механизм ДТП. Невинность в ДТП водителя АТС, установленная судом² на основании заключения судебного эксперта-автотехника об отсутствии в действиях водителя данного АТС, перевозившего груз, отклонения от требований ПДД РФ и правил эксплуатации транспорта, причинно-связанных с наступлением ДТП, в результате которого произошло повреждение (уничтожение) груза, может в дальнейшем послужить основным доказательством невинности в несохранности груза перевозчика или арендодателя (если водитель имел с предприятием перевозчика как собственник автомобиля договор аренды ТС с экипажем). Невинность в ДТП водителя-перевозчика может иметь и другие соответствующие юридические последствия (введение вышеуказанных пределов ограничения ответственности при международной перевозке, возможно, возложение соответствующей ответственности на других субъектов и т.д.).

Напротив, виновность в ДТП водителя АТС, установленная судом на основании заключения судебного эксперта-автотехника, особенно, в тех случаях, когда эксперт определил наличие технической возможности у водителя предотвратить ДТП в возникшей ситуации, которое в дальнейшем суд может квалифицировать в возможность предвидеть и предотвратить ДТП (см. ранее) при условии наличия причинно-следственной связи между этими деяниями и уничтожением (повреждением) груза, как правило, является основополагающим обстоятельством для возложения ответственности в полном объеме на то лицо, которое представляет водитель в данном транспортном процессе.

Примеры использования результатов и выводов из заключений судебных экспертов-автотехников в арбитражном процессе можно найти в изданных в 2001, 2004 г. и др. сборниках документов «Споры при ДТП по материалам судебной и судебно-арбитражной практики».

² При установлении виновного в ДТП гражданский и арбитражный суды, как правило, учитывают, а в ряде случаев и основывают свое решение также на материалах административного производства по данному ДТП, а при наличии уголовного дела - виновность установлена

¹ Комментарий к ГК РФ. Ч. 2. Постатейный, руководитель проф. О.Н. Садиков. М: ИНФРА-М-Норма, 1996. С. 684.