



ОБЩИЕ ОСНОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПО ДОГОВОРУ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Д. РЯБИКИН,

аспирант кафедры международного частного права Института международных отношений Киевского национального университета имени Тараса Шевченко

SUMMARY

This article deals with the liability of the carrier arising from the international maritime cargo transportation contracts as one of the major concepts of private international maritime law. Carrier's liability is currently one of the principal issues in merchant shipping. General grounds for the carrier's liability are set out both in the international treaties and in the national legislation. The liability of the carrier may arise from the breach of various obligations, inter alia, loss of cargo, breach of terms of delivery and deviation.

Key words: transportation contract, bill of lading, time charter, freight, safety of cargo, deviation.

* * *

В данной статье речь идет об ответственности перевозчика по договору международной морской перевозки грузов, как об одном из основных институтов международного частного морского права. Именно ответственность перевозчика является сегодня одним из наиболее актуальных вопросов торгового мореплавания. Общие основания для ответственности перевозчика содержатся как в международных договорах, так и в национальном законодательстве. Такими основаниями являются требования в связи с несохранностью груза, нарушением сроков доставки, а также девиация. Указанные основания предоставляют грузовладельцу возможность требовать привлечения перевозчика к ответственности.

Ключевые слова: договор перевозки, коносамент, тайм-чартер, фрахт, сохранность груза, девиация.

Введение. Международные морские перевозки всегда занимали особое место в международной торговле, а их регламентация издавна являлась предметом правового регулирования, как международного частного морского права, так и национального права государств. В XXI в. – в эпоху глобализации и интенсификации международного товарооборота, вопросы правового регулирования торгового мореплавания и регулирования института ответственности морского перевозчика, в качестве одного из центральных институтов сферы торгового судоходства, не теряют своей актуальности.

Значение института ответственности перевозчика состоит в том, что в условиях непрерывного товарооборота, в котором морские перевозки занимают около 60% от всех грузоперевозок, порядок привлечения перевозчика к ответственности должен быть надлежаще урегулированы, как на международном, так и внутригосударственном уровне. Именно от степени урегулированности института ответственности перевозчика, а также от разработанности практики правоприменения зависит возможность эффективного и своевременного разрешения споров между грузовладельцами и перевозчиками.

Ответственность перевозчика носит договорной характер. Именно договор международной морской перевозки грузов является основным источником возникновения ответственности перевозчика. При этом история международно-договорной унификации правового регулирования института ответственности перевозчика берет свое начало в

20-х гг. XX в. Наличие унифицированного регулирования института ответственности перевозчиков подтолкнуло государства к принятию соответствующих норм на уровне национального законодательства, в результате чего, на сегодняшний день законодательство большинства государств содержит положения, регулирующие вопросы ответственности перевозчика. Вышеуказанное дает возможность эффективно исследовать институт ответственности перевозчика, а также определить основные основания для возникновения такой ответственности. Практический интерес, вызванный вопросами, связанными с привлечением перевозчиков к ответственности, а также недостаточный уровень разработанности законодательства по данному вопросу в Украине обуславливают актуальность исследования общих оснований ответственности перевозчика по договору международной морской перевозки грузов.

Анализ исследований и публикаций. Существенный вклад в исследова-

ние международно-правового и национального регулирования института ответственности перевозчика по договору международной морской перевозки грузов внесли А. Воробьев, С. Грудницкая, В. Грязнов, Ю. Драгунова, К. Егорова, А. Зорин, Г. Иванова, Е. Каминская, А. Кейлин, А. Кокин, А. Комаров, С. Кузнецов, С. Лебедев, А. Маковский, В. Сидорченко, А. Скворцов, Р. Стоянова, В. Тетлей, Д. Хилл, К. Хохлов, Ю. Юшкевич, А. Яннополус и др.

Цель статьи – изучение оснований возникновения ответственности перевозчика (фрахтователя либо судовладельца), вытекающей из договоров международной морской перевозки грузов, анализ положений международных договоров и национального законодательства в сфере регламентации ответственности перевозчика. При написании статьи были использованы общие и отраслевые методы научного познания такие как, диалектический, формально-логический, исторический, нормативный, метод сравнительного правоведения, метод комплексного исследования международных соглашений в сфере морского судоходства, метод системного анализа нормативно-правовой базы по вопросам ответственности перевозчика, а также метод исторического анализа развития института ответственности перевозчика.

Изложение основного материала. Договорная ответственность по своей сути является ответственностью, возни-



кающей из правоотношений, связанных с волеизъявлением субъектов международного частного морского права, то есть вытекающая из договорных отношений. Основное отличие договорной и внедоговорной ответственности заключается в том, что она, помимо норм, содержащихся в нормативных актах, устанавливается также нормами договора. При заключении договора стороны могут установить дополнительную ответственность за нарушение его условий, при этом международные договоры (конвенции) и национальное законодательство в сфере морских перевозок предусматривает невозможность ограничения ответственности по договору, например ст. 357 Кодекса торгового мореплавания Украины (КТМ) предусматривает, что соглашение об уменьшении ответственности судовладельца, определяемой положениями КТМ, является недействительным [6]. Это означает, что стороны, при заключении договора морской перевозки грузов, не могут избрать право, ухудшающее положение грузовладельца по сравнению с положениями Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (принятой в Брюсселе 25 августа 1924 г., с изменениями, внесенными протоколами 1968 г. и 1979 г.), именуемой правилами Гаага-Висби.

Положение о запрете уменьшения ответственности перевозчика содержится в ч. 8 ст. 3 правил Гаага-Висби: «Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающее перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в настоящей статье, или уменьшающие такую ответственность иначе, чем это предусмотрено настоящей Конвенцией, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы».

Прежде чем рассматривать вопрос об ответственности, возникающей из договоров перевозки грузов, необходимо определить основные понятия, так как они имеют свою особенность по сравнению в общепринятыми гражданско-правовыми определениями аналогичных правоотношений. Такие определения содержатся в Конвенции ООН

о морской перевозке грузов от 31 марта 1978 г. (Гамбургские правила).

Под морской перевозкой груза понимается не только перевозка по морю. В соответствии со ст. 133 КТМ перевозчик или фрахтователь обязуется доставить груз в порт назначения, то есть если в чартере (коносаменте) предусмотрен речной порт, куда судно по своим техническим характеристикам способно зайти, то перевозчик обязан доставить груз в такой порт. Такие перевозки являются достаточно распространенными в торговом судоходстве и для их осуществления используются специальные суда класса «река-море». Перевозка грузов морским судном по внутренним водным путям также будет рассматриваться как морская перевозка [4, с. 26]. Морской перевозкой является совокупность действий по перемещению груза из одного порта в другой при помощи судна. Перевозка берет свое начало в порту погрузки и завершается в порту выгрузки.

Перевозка грузов морем означает транспортировку надлежащим образом принятых для доставки морским судном предметов в твердом, жидком либо газообразном состоянии [1, с. 90]. Груз может быть в форме товаров, а также предметов, не имеющих потребительской стоимости (например, почта). Предметы, принятые на борт для использования в нуждах судна и его экипажа (топливо, запасные части, продукты питания и проч.), грузом не признаются. Перевозка пассажиров также не является перевозкой грузов. Имущество пассажиров, перевозимое одновременно с ними, признается не грузом, а багажом, и его перевозка попадает в категорию морской перевозки багажа.

Перевозчиком считается лицо, в распоряжении которого имеются суда, используемые для перевозки грузов с целью получения соответствующей платы (фрахта). В качестве перевозчика может выступать как судовладелец, так и лицо, взявшее судно в аренду (фрахтователь). Арендатор (фрахтователь) судна несет ответственность за сохранность груза в следующих случаях:

1. Когда фрахтователь фрахтует судно по димайз-чартеру.
2. Когда фрахтователь заключает договор перевозки с отправителем от своего имени.
3. Когда фрахтователь несет соли-

дарную ответственность за перевозку грузов наравне с судовладельцем.

Отношения, возникающие из морской перевозки грузов, считаются правоотношениями, имеющими договорной характер, если их содержание обусловлено договором морской перевозки грузов. В зависимости от того, идет ли речь о перевозке грузов на условиях предоставления для этого всего судна, его части или определенных помещений или о перевозке без подобного условий, договор морской перевозки заключается в форме чартера либо договора перевозки на линейных условиях (по коносаменту).

Указанный признак, являющийся основным при определении договора перевозки по чартеру и договора перевозки по коносаменту, дополняется другими признаками, позволяющими отличить эти договоры по их правовому характеру, субъектам, а также допустимости перехода прав сторон к третьим лицам [2, с. 67].

Переход права на груз от одного грузовладельца к другому, при перевозке по коносаменту, регулируется законом, который признает коносамент в качестве товарораспорядительного документа. Так, возможность передачи коносамента прямо предусмотрена в ст. 140 КТМ.

В свою очередь, чартер не является товарораспорядительным документом. Переход прав от одного лица к другому при чартерных перевозках, определяется не законом, а условиями чартера.

Данный признак договора коносаментной перевозки тесно связан с еще одной особенностью, позволяющей противопоставить его чартеру. Условия перевозки на основании коносамента распространяются на третьих лиц, не участвовавших в заключении договора морской перевозки, если такие лица указаны в качестве грузополучателей.

Нарушение условий договора морской перевозки грузов, в соответствии с которыми перевозчик принял на себя обязательство доставить в порт назначения вверенный ему отправителем груз и выдать его грузополучателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку обусловленную сумму (фрахт), влечет за собой договорную ответственность виновной стороны. Возникающие в результате нарушения договора перевозки споры обычно связаны с несохранно-

стью груза (требования, возникающие в результате утраты, недостачи либо повреждения груза), независимо от того, возникла ли она из-за недостачи веса, содержания грузовых мест, порчи или хищения груза.

Сроки доставки груза определяются соглашением между сторонами, а при отсутствии соглашения – в разумный, обычно принятый срок. Статья 919 Гражданского кодекса Украины от 16 января 2003 года (ГК) предусматривает, что если срок доставки груза не установлен в договоре, он может быть предусмотрен транспортными кодексами (уставами), прочими правилами, принимаемыми в соответствии с ними, а в случае отсутствия таких сроков – в разумный срок. КТМ, являющийся *lex specialis* в сфере торгового мореплавания, в ст. 133 не определяет конкретных сроков для доставки груза, однако это не означает, что в морском судоходстве сроки доставки устанавливаются только соглашением сторон. В соответствии с ч. 2 ст. 5 КТМ центральный орган исполнительной власти в сфере транспорта, которым является Министерство транспорта и связи Украины, в рамках своих полномочий разрабатывает и утверждает нормативные документы по вопросам торгового мореплавания, инструкции, правила перевозок грузов, являющиеся обязательными для всех юридических и физических лиц. Это означает, что в определенных условиях сроки доставки грузов могут быть предусмотрены.

Договоры международной перевозки грузов морем, как правило, не предусматривают сроков доставки [3, с. 51]. Так, при перевозке на основании чартера обычно указывается, что судно будет следовать «со всей возможной скоростью» либо «с разумной скоростью». При этом понимается не максимальная, а обычная, наиболее экономичная скорость. Вопрос о том, осуществлена ли перевозка в разумные сроки, решается в зависимости от конкретных обстоятельств и условий перевозки.

В соответствии со ст. 4 правил Гаага-Висби, никакая девиация (существенное отклонение от принятого пути следования) для спасения либо попытки спасти жизни, либо имущество на море и никакая разумная девиация не считаются нарушением конвенции или дого-

вора перевозки, а перевозчик не несет ответственности за любые, возникшие в результате этого, потери или убытки.

Коносаменты содержат примерно одинаковые положения, регулирующие девиацию. В соответствии с ними, груз может перевозиться по любому маршруту, который не обязательно должен быть прямым маршрутом, через любые порты, которые судно может посетить для любых целей и в любой последовательности. Линейный коносамент, принятый Балтийским и международным морским советом (БИМКО), при условии того, что судно осуществляет линейную перевозку, предусматривает, что намеченный рейс не должен быть ограничен прямым маршрутом и включает в себя любой маршрут, в том числе возвращение, стоянку, замедление скорости в любых портах или местах с разумной целью, связанной с выполнением рейса, в том числе с обслуживанием судна и экипажа.

Условие о девиации также включено во все формы коносаментов, и обычно сформулировано достаточно широко. Типичной оговоркой о девиации в коносаменте является оговорка о том, что судно может заходить попутно в любой порт или порты в любом направлении для любых целей, оказывать помощь судам, а также отклоняться от своего пути в целях спасения жизни, имущества либо для буксировки [1, с. 95]. Несмотря на условия коносаментов о девиации, они рассматриваются с учетом требований п. 8 ст. 3 и п. 4 ст. 4 правил Гаага-Висби. Так, согласно ст. 4 любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы. Следовательно, главным являются не условия о девиации, включенные в коносамент, а фактические обстоятельства каждого случая, определяющие, насколько девиация была разумной. Только в одном случае разумность девиации не может быть оспорена – это любые меры по спасению человеческих жизней на море. Разумной, также будет считаться девиация с целью выгрузки опасного груза, а также в случае, если судно было

забункеровано должным образом, однако в силу чрезвычайных обстоятельств топлива оказалось недостаточно для продолжения рейса. Также разумная девиация имеет место, когда судно отклоняется от курса с целью избежать захода в порт, охваченный забастовкой, либо в порт, в котором присутствует большое скопление судов (при условии, что перевозчик не знал об этом во время погрузки груза).

Поскольку перевозка грузов должна быть осуществлена в установленный договором срок, а при его отсутствии – в разумный или обычно принятый срок, возможным является возникновение ответственности перевозчика за просрочку доставки груза. Ранее задержка в доставке груза не считалась основанием для предъявления требований, так как предполагалось, что может возникнуть задержка, являющаяся обычным коммерческим риском. Кроме того, расчет убытков, понесенных в результате задержки, является сложным и не всегда отвечает принципу предполагаемого ущерба. Однако убытки, возникающие в результате задержки доставки груза, могут присуждаться и присуждаются в соответствии с принципом полной реституции при условии, что истец предоставляет необходимые доказательства [5, с. 107].

Основной обязанностью перевозчика является проявление должной заботливости о грузе на всех этапах его перевозки. В п. 2 ст. 3 правил Гаага-Висби содержится положение о том, что перевозчик должен надлежащим образом и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их. При этом данная статья не содержит оговорку и каких-либо исключений для перевозчика. Ошибки в обращении с грузом называются «коммерческими ошибками» и всегда являются основанием для ответственности перевозчика.

Правила Гаага-Висби содержат примерный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности (ст. 4), однако доказать наличие таких обстоятельств и причинно-следственную связь между ними и ущербом должен перевозчик. В случае если обстоятельства ущерба не выяснены, предусматривается вина пере-



возчика [1, с. 98]. Такие нормы носят императивный характер, а договоры, не соответствующие положениям об ограничении ответственности перевозчика, являются недействительными. Однако перечень обстоятельств, свидетельствующих об отсутствии вины перевозчика, не является исчерпывающим. Ст. 176 КТМ, практически дословно воспроизводящая перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, содержащийся в правилах Гаага-Висби, также, в соответствии с ч. 3, признает договоры, несоответствующие ее положениям, недействительными.

В торговом мореплавании часто возникают споры о том, кто должен нести ответственность за утрату либо повреждение груза, если судно осуществляет перевозку на основании тайм-чартера. В таких случаях необходимо установить собственника груза, поскольку в случае перевозки груза самого фрахтователя отношения судовладельца и фрахтователя по использованию судна регулируются только чартером, и ответственность судовладельца за утрату или повреждение груза будет регулироваться исключительно условиями чартера. При этом перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, если утрата или повреждение возникли вследствие отсутствия должной заботливости со стороны перевозчика по приведению судна в мореходное состояние или любого иного личного действия или бездействия, или неисполнения обязанностей, лежащих на перевозчике. В ином случае перевозчик несет ответственность за ущерб, даже если он возник в результате небрежности или ошибки со стороны экипажа.

Стороны также могут включить в договор перевозки условие о том, что судовладелец несет ответственность по тайм-чартеру на основании Брюссельской конвенции 1924 года или основанного на ней национального законодательства.

В случае перевозки груза третьих лиц, с которыми фрахтователь заключил договор перевозки, ответственность за повреждение или потерю груза будет нести фрахтователь, поскольку именно с ним был заключен договор. В свою очередь, фрахтователь имеет право на регрессный иск к судовладельцу.

Законодательство некоторых госу-

дарств, например Нидерландов, устанавливает солидарную ответственность судовладельца и фрахтователя, в результате чего грузовладелец вправе предъявить иск к любому из них, либо к обоим сразу.

Законодательство других стран устанавливает ответственность только фрахтователя перед грузовладельцем независимо от того, указано ли в коносаменте, что он подписан от имени фрахтователя.

В случае предъявления фрахтователем регрессного иска к судовладельцу, ответственность судовладельца перед фрахтователем будет регулироваться условиями тайм-чартера.

Выводы. Институт ответственности перевозчика по договору международной морской перевозки грузов является одним из основных институтов международного частного морского права. Основания для ответственности перевозчика содержатся как в международных договорах, так и в национальном законодательстве. Ответственность перевозчика по своей природе является договорной, и возникает вследствие нарушения перевозчиком условий договора международной морской перевозки грузов. Общими основаниями ответственности перевозчика являются требования в связи с несохранностью груза, нарушением сроков доставки, а также девиация (отклонение от курса). Именно эти основания предоставляют грузовладельцу возможность требовать привлечения перевозчика к ответственности.

Список использованной литературы:

1. Воробьев А. А. Ответственность судовладельца, возникающая из международной перевозки грузов морем : дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2005. – 222 с.
2. Зорин А. П. Правовое регулирование коносаментных перевозок в международном мореплавании : дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1972.
3. Каминская Е. И. Ответственность морского перевозчика за девиацию и нарушение сроков доставки груза : дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1991. – 282 с.
4. Сидорченко В. Ф., Сквоцов А. И. Капитан морского судна. – СПб. : Юридический центр Пресс, 2001. – 307 с.

5. Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем. – М. : Транспорт, 1983. – 351 с.

6. Кодекс торгового мореплавания Украины от 23.05.1995 года № 176/95-ВР // Ведомости Верховной Рады Украины от 21.11.1995 г. – № 47. – Ст. 349.