

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.763

© Протас Елена Васильевна

— доктор педагогических наук, кандидат юридических наук, профессор, профессор кафедры «Гражданское право, международное частное право, гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Скрыпниченко Дмитрий Павлович

— студент Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Особенности ответственности перевозчика по договору морской перевозки груза

Аннотация. В данной статье рассмотрен договор морской перевозки грузов, а также вопросы правового регулирования ответственности морского перевозчика. Среди гражданско-правовых договоров, заключаемых в сфере транспорта, именно договор перевозки груза является одним из ведущих. Проблема ответственности перевозчика за исполнение договора морской перевозки груза ненадлежащим образом относится к одной из самых актуальных в морском праве, так как данные споры, во-первых, очень распространены в судебной практике, во-вторых, проникают в сферу интересов каждого контрагента. В научной литературе мнения относительно вины перевозчика расходятся. Статья затрагивает особенности регулирования ответственности морского перевозчика в случае нарушения сроков, повреждения, утраты или недостачи груза, навигационной ошибки. Ситуация нарушения сроков доставки груза остается одной из наиболее острых в российском морском праве. В статье авторами сделаны предложения по определению единицы измерения просрочки доставки груза и по санкциям за данные действия. Необходимым представляется избрание пути унификации правил морской перевозки груза, ратификации единого международного договора, расширения лимита обязательной ответственности перевозчика и дальнейшее их развитие и отражение в национальном законодательстве с целью предотвращения разрозненности морской практики.

Ключевые слова: договор морской перевозки; груз; перевозчик; вина перевозчика; ответственность; срок доставки груза; морское право; навигационная ошибка.

© **Elena V. Protas**

— Doctor of Pedagogical Sciences, Candidate of Law, professor, professor of the department “Civil law, international private law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport

© **Dmitry P. Skrypnichenko**

— student of the Law Institute of the Russian University of Transport

Features of the carrier's liability under the contract of maritime cargo shipment

Abstract. The current paper has considered the contract of maritime cargo shipment, as well as issues of legal regulation of the sea carrier's liability. Among the civil contracts concluded in the field of transport, it is the contract of cargo shipment that is one of the leading. The problem of the carrier's liability under the contract of maritime cargo shipment is inappropriately one of the most relevant in maritime law, since these disputes, firstly, are very common in judicial practice, and secondly, they penetrate into the sphere of interests of each counterparty. In the scientific literature, opinions differ regarding the carrier's fault. The paper has touched upon the features of regulating the sea carrier's liability in case of terms' violation, cargo damage, loss or shortage, navigation error. The situation of cargo delivery terms' violation is still one of the most urgent in the Russian maritime law. The authors of the paper have made suggestions on determining a measurement unit for the cargo delivery delay and on the penalties for these actions. It's necessary to choose a way to unify the rules for maritime cargo shipment, ratify a single international treaty, expand the limit of compulsory carrier's liability and their further development and reflection in national legislation in order to prevent the fragmentation of maritime practice.

Keywords: contract of maritime cargo shipment; cargo; carrier; carrier's fault; liability; cargo delivery term; maritime law; navigation error.

Морской транспорт является наиболее универсальным видом транспорта, специализирующимся на международных перевозках. В системе морского торгового судоходства зародились и получили развитие основные правовые институты и организационные формы по международным грузовым и пассажирским перевозкам.

Морское судоходство обеспечивает свыше 60% объема всех перевозок. Его значение в мировой экономике неуклонно возрастает в связи с необходимостью вовлечения в хозяйственный оборот отдаленных сырьевых ресурсов. Сейчас на долю морского транспорта приходится около 20% всех доходов, получаемых от использования природных ресурсов мирового океана. Океан имеет практически неограниченную пропускную способность. Поскольку перевозка грузов морем наиболее экономична (она обходится примерно в 40 раз дешевле, чем по воздуху), роль морского транспорта в международной торговле надолго останется решающей.

Среди гражданско-правовых договоров, заключаемых в сфере транспорта, именно договор перевозки груза является одним из ведущих. Это обусловлено тем, что современное общество и уровень прогресса не позволяют осваивать новые сферы жизни общества без перевозки грузов. Тесные взаимоотношения субъектов этих правоотношений, их права и обязанности, вопросы ответственности и ее ограничения порождают целый комплекс правовых норм. Договоры перевозок заключаются в сфере перевозок автомобильным, железнодорожным, водным, воздушным, а также смешанным видами транспорта. Именно договоры морской перевозки грузов имеют многовековую историю, и по настоящее время не утрачивают своей актуальности.

По договору морской перевозки груза морской грузоперевозчик (перевозчик) является центральной фигурой. Именно от его действий зависит успешное перемещение груза в нужный пункт назначения. Положения об ответственности перевозчика базируются на статьях Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), транспортных уставах и кодексах, иных законах. В то же время имеется ряд особенностей.

Согласно договору перевозки перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. В случаях неисполнения или ненадлежащего исполнения своих обязательств стороны будут нести ответственность, которая устанавливается как ГК РФ, так и транспортными уставами и кодексами, соглашением сторон.

В сфере же морских перевозок нормы ответственности устанавливаются Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ). Соглашения, заключаемые с целью ограничить или освободить грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя от ответственности признаются недействительными гражданским законодательством (ст. 793 ГК РФ). Однако законодатель допускает исключение, предусматривая такое ограничение или освобождение от ответственности транспортным законодательством. Так, в п. 2 ст. 175 КТМ РФ закреплено положение, согласно которому перевозчик вправе заключать соглашение об

освобождении его от ответственности или уменьшении пределов его ответственности в случаях, предусмотренных указанной статьей.

Стоит отметить, что в научной литературе расходятся мнения относительно вины перевозчика. Одни авторы (О. Н. Садиков, Т. А. Фадеева, Г. Г. Иванов) основывают свои позиции с точки зрения наличия вины [3; 7; 5], другие (В. В. Витрянский, М. И. Брагинский) утверждают об ответственности независимо от таковой [1]. Рассмотрим подробнее особенности ответственности перевозчика в случаях нарушения сроков, утраты, недостачи (повреждения) груза, навигационной ошибки и неподачи судна.

При морской перевозке грузов перевозчик несет ответственность за нарушение сроков доставки груза. В ГК РФ сроки предусматриваются транспортными уставами, кодексами и иными законами, а при отсутствии оговоренных сроков применяется положение о «разумном сроке», с помощью которого устанавливается факт просрочки доставки груза. Однако законодатель приводит довольно абстрактное понятие, не предусматривая четких временных рамок.

Согласно п. 2 ст. 166 КТМ РФ сроки доставки груза определяются соглашением сторон, а при отсутствии этого соглашения используется также понятие о разумном сроке, соблюдение которого требуется от заботливого перевозчика. Факт просрочки устанавливается в тот момент, когда груз не выдан грузополучателю в порту выгрузки согласно договору морской перевозки груза. В договоре морской перевозки срок определяется соглашением сторон. Он начинается с момента принятия груза для перевозки перевозчиком и заканчивается моментом выдачи груза.

Пункт 1 ст. 166 и ст. 167 КТМ РФ освобождают перевозчика от ответственности как за просрочку доставки, так и за утрату и повреждение груза, возникших вследствие навигационной ошибки, забастовок, пожаров, непреодолимой силы, военных действий и других обстоятельств, возникших не по вине перевозчика.

Анализируя транспортное законодательство в сфере морских перевозок, можно заметить, что перевозчик освобождается от ответственности практически во всех случаях, если он докажет отсутствие своей вины и наличие обстоятельств непреодолимой силы, которые никак не могли быть устранены перевозчиком и не зависели от него. В остальных случаях морской перевозчик будет нести ответственность. Ситуация нарушения сроков доставки груза остается одной из наиболее острых в российском морском праве, поскольку грузополучатели несут риски и финансовые потери, непосредственно связанные с увеличением времени доставки на неопределенный срок.

Также необходимо определить единицу измерения просрочки доставки груза и санкции за данные действия. Например, на автомобильном, внутреннем водном и железнодорожном транспорте единицей измерения

принято считать одни сутки, на воздушном — один час. В то время как КТМ РФ единицу измерения просрочки не регулирует. Санкции в отношении перевозчика за просрочку доставки груза измеряются в денежном эквиваленте и не могут превышать стоимость фрахта, которая подлежит уплате перевозчику по договору. Общая сумма не должна превышать предела за место или другую единицу отгрузки, если груз прибыл с задержкой и повреждением, и ответственность не может превышать предел за полную утрату груза.

Следует отметить, что указанные положения существенно ограничивают пределы ответственности перевозчика, где максимальный размер платы за просрочку привязывается к размеру фрахта, и единственной возможностью обезопасить себя у собственника является объявление стоимости груза, хотя опять-таки это имеет свои особенности и сопряжено с дополнительными расходами по перевозке.

Перевозчик также несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, принятого им для перевозки. В ст. 796 ГК РФ подробно указаны основания ответственности перевозчика. Обязательным является факт наступления оснований ответственности в период между принятием груза к перевозке и моментом до выдачи грузополучателю груза. Если перевозчик докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли в силу обстоятельств, которые он никак не мог предотвратить или устранить, то он будет освобожден от ответственности. Согласно ГК РФ ущерб в случае утраты или недостачи груза возмещается перевозчиком в размере стоимости этого груза; в случае повреждения (порчи) груза — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза — в размере его стоимости; в случае утраты груза с объявленной ценностью — в размере этой объявленной стоимости груза. Также перевозчик возмещает провозную плату (фрахт) поврежденного или утраченного груза, если эта плата не входила в стоимость груза.

Нормы ГК РФ и КТМ РФ в отношении ответственности и компенсации перевозчиком за утрату, недостачу или повреждения (порчи) груза практически соответствуют друг другу. Однако ст. 170 КТМ РФ содержит дополнительные нормы, которые регулируют ограничения ответственности перевозчика. В соответствии с указанной статьей, если стоимость груза не объявлена, то компенсация грузополучателю при утрате или повреждении груза не может превышать 666,67 расчетной единицы, а при просрочке — не более размера фрахта. На основании данных норм стороны вправе своими соглашениями устанавливать пределы ответственности, которые значительно превышают указанные в законе.

Представляется необходимым урегулировать вопрос о единице измерения данной просрочки в сторону ухода от стоимости фрахта и расширения предела ответственности за полную несохранность груза.

Помимо этого основанием освобождения от ответственности при утрате или повреждении груза является навигационная ошибка и прибытие в место назначения с исправными пломбами на грузе, без следов вскрытия, и в исправных помещениях, где хранился данный груз.

Отсюда следует, что в ГК РФ закреплены нормы, касающиеся ответственности перевозчика, тогда как в КТМ РФ предусмотрены нормы, касающиеся как ответственности, так и ограничивающие ее. Тем самым эти специальные нормы, освобождающие от ответственности перевозчика, являются противоречащими гражданскому законодательству.

Нормы, касающиеся навигационной ошибки перевозчика и освобождения его от ответственности, взяли начало еще с Гаагских правил, где они носили императивный характер (ответственность перевозчика включает 17 оснований и основывается на принципе презюмируемой вины), прочнее закрепились благодаря Роттердамским правилам (Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (г. Нью-Йорк 11 декабря 2008 г.), не вступившая в силу), и далее нашли свое отражение в российском законодательстве.

Такое отношение законодателей связано, прежде всего с тем, что судовладелец не в силах контролировать действия или бездействие капитана и членов экипажа. Вследствие этого по данной норме мы имеем основание освобождения от ответственности перевозчика.

Однако нормы, касающиеся навигационной ошибки, не содержатся, например, в Гамбургских правилах. Данная Конвенция не ратифицирована в России, однако в ряде морских держав она действует. В ней так же, как и в КТМ РФ, подчеркивается статус фактического перевозчика, который является лицом, осуществляющим фактическую деятельность, тогда как за его действия ответственность несет непосредственно перевозчик. Фактический перевозчик будет нести ответственность лишь в случае наступления ущерба во время нахождения у него груза. Ответственность данного лица носит ограниченный характер, что в свою очередь является довольно приемлемым для фактических перевозчиков, заключивших подобные договоры. Это в свою очередь отражает основной подход гражданского законодательства, когда исполнитель может привлекать третьих лиц и за их действия нести ответственность.

В данном случае допускается заключение соглашения об освобождении или ограничении ответственности, однако необходимо строго соблюдать требования закона. Представляется верным согласиться с таким подходом, когда при наличии существенных оснований есть возможность сократить сферу ответственности при соглашении сторон, однако ни в коем роде нельзя допускать злоупотребления правом для сокрытия обычной коммерческой перевозки груза в процессе торговых сделок.

Характеризуя ответственность перевозчика, остановимся на п. 1 ст. 794 ГК РФ, связанном с неподачей транспортных средств под погрузку груза. По вопросу установления ответственности норма отсылает нас к соглашению сторон и специальным уставам и кодексам. В КТМ РФ нет развернутого и детального регулирования ответственности перевозчика за неподачу транспортного средства под погрузку груза. Однако перевозчик обязан уведомить отправителя груза о готовности судна или о времени, в котором оно будет готово к погрузке, в письменной форме.

Ответственность перевозчика наступает в форме возмещения убытков. Основаниями освобождения от ответственности являются действия непреодолимой силы, прекращение или временное ограничение перевозок в установленном законом порядке, а также в иных случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами. Последние, в свою очередь, лишь повторяют указанные нормы [4].

Доказательства и средства доказывания сторон в судах при разбирательствах зачастую не являются вескими и документально подтвержденными, поэтому на практике освобождение перевозчика от ответственности вследствие допущения навигационной ошибки не является простым. В судебном разбирательстве грузополучатель обычно устремлен на доказывание умышленного допущения перевозчиком навигационной ошибки для ухода им якобы от ответственности. Перевозчики стараются представлять заключение независимой экспертизы, дающее основание полагать, что навигационная ошибка была допущена при судовождении без умысла с их стороны. Так, перевозчик «Алетано Лимитед» утратил 110 т груза и ссылаясь на ст. 167 КТМ РФ. Однако суд не признал ошибку навигационной, поскольку экипаж несвоевременно доложил об аварии капитану судна и не были приняты меры к выявлению повреждения, из-за которого на судно поступала забортная вода [постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 марта 2014 г. № Ф03-665/2014].

Анализируя нормы зарубежного и национального законодательства, а также правоприменительную практику судов, можно сделать вывод, что грузовладельцы будут прибегать к иному виду транспорта, поскольку навигационная ошибка может случиться повсеместно, однако только морских перевозчиков закон освобождает от ответственности. И чем больше таких ошибок, тем меньше заказчиков будет у судовладельцев, так как многие клиенты будут считать капитана и экипаж такого судна неквалифицированными. Крупные предприниматели не смогут вести постоянное коммерческое взаимоотношение с перевозчиком, из-за которого несут убытки.

Таким образом, мы видим в морских перевозках утвердившийся порядок деятельности перевозчиков, который сложно адаптируется к современным реалиям, ведь освобождение от ответственности морского перевозчика в силу навигационной ошибки делает сложной возможность

достижения как национального, так и международного консенсуса между участниками перевозок. Судовладельцы и перевозчики не имеют коммерческой необходимости в отказе от этого права, тогда как грузополучатели не находятся в выигрышном положении с учетом презюмируемой вины перевозчика.

Представляется необходимым избрание пути унификации правил морской перевозки, ратификации единого международного договора на основе переработки общепринятых принципов и норм, расширения лимита обязательной ответственности перевозчика и дальнейшего их развития и отражения в национальном законодательстве с целью предотвращения разрозненности морской практики.

Литература

1. Брагинский, М. И. Договорное право: общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — Москва : Статут, 2018.
2. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учебник / В. А. Егиазаров. — 6-е изд., пер. и доп.— Москва : Юстицинформ, 2018.
3. Иванов, Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации / Г. Г. Иванов. — Москва : Спарк, 2012.
4. Протас, Е. В. Гражданское право : учебное пособие / Е. В. Протас. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2020.
5. Садилов, О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / О. Н. Садилов. — Москва : Юрид. лит., 1981.
6. Транспортное право : учебник для академического бакалавриата / С. Ю. Морозов. — 5-е изд., пер. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2019.
7. Фадеева, Т. А. Основания освобождения морского перевозчика от ответственности за несохранную доставку груза / Т. А. Фадеева, Е. Я. Залитинкевич // Морское право. — 1972. — Вып. 162.

References

1. Braginskiy, M. I. Dogovornoye pravo: obshchiye polozheniya [Contract law: general provisions] / M. I. Braginskiy, V. V. Vitryanskiy. — Moskva : Statut, 2018.
2. Yegiazarov, V. A. Transportnoye pravo : uchebnik [Transport law: textbook] / V. A. Yegiazarov. — 6-ye izd., per. i dop.— Moskva : Yustitsinform, 2018.
3. Ivanov, G. G. Pravovoye regulirovaniye morskogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii [Legal regulation of sea shipping in the Russian Federation] / G. G. Ivanov. — Moskva : Spark, 2012.
4. Protas, Ye. V. Grazhdanskoye pravo : uchebnoye posobiye [Civil law: textbook] / Ye. V. Protas. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2020.
5. Sadikov, O. N. Pravovoye regulirovaniye mezhdunarodnykh perevozok [Legal regulation of international transport] / O. N. Sadikov. — Moskva : Yurid. lit., 1981.
6. Transportnoye pravo : uchebnik dlya akademicheskogo bakalavriata [Transport law: textbook for academic bachelor's degree] / S. YU. Morozov. — 5-ye izd., per. i dop. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2019.
7. Fadeyeva, T. A. Osnovaniya osvobozhdeniya morskogo perevozchika ot otvetstvennosti za nesokhrannuyu dostavku gruzha [Grounds for the release of the sea carrier from liability for unsafe delivery of cargo] / T. A. Fadeyeva, Ye. YA. Zalitinkevich // Morskoye pravo. — 1972. — Vyp. 162.