**Общие вопросы ответственности судовладельца при международной перевозке грузов**

***Воробьев Алексей Александрович****,*

*канд. юр. наук, доцент Юридического института Севастопольского государственного университета,*

*г. Севастополь*

*vorobiev.ofpo@mail.ru*

**General issues of shipowner's liability in international cargo transportation**

***Alexey Vorobyev****,*

*Ph. D., Associate Professor of the Law Institute of Sevastopol State University, Sevastopol*

**АННОТАЦИЯ**

Настоящаястатья посвящена общим вопросам ответственности судовладельца и перевозчика при международной перевозке грузов морем. Поясняются различия в ответственности при международной и каботажной перевозке грузов. Определяется разница между договорной и деликтной ответственностью судовладельца при перевозках грузов. Анализируются положения международных конвенций, регулирующих данные правоотношения, их различие и соответствие этим нормам национального законодательства Российской Федерации. Высказывается мнение о целесообразности внесения изменений в положения Кодекса торгового мореплавания РФ.

**ABSTRACT**

This article is devoted to the general issues of responsibility of the shipowner and the carrier in the international carriage of goods by sea. The differences in responsibility for international and coastal cargo transportation are explained. The difference between contractual and tort liability of the shipowner during cargo transportation is determined. The provisions of international conventions regulating these legal relations, their differences and compliance with these norms of the national legislation of the Russian Federation are analyzed. The opinion is expressed on the expediency of amending the provisions of the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation.

**Ключевые слова:** Судовладелец, фрахтователь, международная перевозка, ответственность, виды ответственности, Правила Гаага-Висби, Гамбургские правила, КТМ РФ, чартер, коносамент, линейная перевозка.

**Keywords:** Shipowner, charterer, international transportation, liability, types of liability, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation, charter, bill of lading, linear transportation.

Договорные отношения между судовладельцем (как собственником, так и иным законным владельцем судна) и собственником груза при международной перевозках регулируется специальными нормами права, закрепленными не только в национальном праве, например, Кодексе торгового мореплавания РФ, но и в международном праве – путем закрепления различных норм в международных конвенциях и путем разработки различных международных договоров, называемых чартерами.

Зачастую ответственность судовладельца, возникающая из международной перевозки грузов морем, отличается от ответственности при каботажных, т.е., внутригосударственных перевозок грузов морем. Причиной этого является расхождение норм морского права – национального и международного, поскольку различные государства ратифицируют различные международные конвенции, которые затем имплементируются в национальное право страны.

Например, Брюссельская конвенция 1926 г. об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского закладного права, содержит положение, согласно которому иски (долги), удовлетворяющиеся арестом, следуют за судном, в чьи бы руки оно не переходило. Российская Федерация не участвует в данной конвенции, но при попадании российского судна в территориальные воды государства, которое является участником этой конвенции, к такому судну положения, при наличии спора и оснований, применяются в полном объеме, и новый собственник может нести ответственность по долгам, которые он не имел и не имеет.

Если говорить о видах ответственности, то необходимо, прежде всего, остановиться на их классификации по основаниям возникновения – договорной и внедоговорной.

К международной договорной ответственности можно отнести любую ответственность, которая возникает из различных правоотношений субъектов международного морского частного права, связанных с волеизъявлением судовладельца: фрахтование судов, перевозки пассажиров и грузов, снабжения, ремонта, строительства и т.д. К международным Конвенциям, регулирующим договорные отношения сторон, можно отнести, например, Брюссельскую конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте 1924г., Конвенцию ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), Международную конвенцию об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов 1924 г. и другие.

Кроме этого, существует ряд международных согласованных проформ различных чартеров, также устанавливающих и регулирующих международные договорные отношения сторон, такие, например, как проформы договоров "Балтайм", установленные международной организацией Балтийской и Международной конференции (БИМКО).

К внедоговорной (деликтной) ответственности можно отнести любой вид ответственности, связанный со столкновением судов, спасании имущества, загрязнением моря и т.п., то есть ответственность за нарушения, которые предусмотрены международным морским частным правом и не зависят от волеизъявления судовладельцев.

Гражданская ответственность предполагает разграничение видов ответственности по характеру распределения этой ответственности между несколькими лицами – долевую, субсидиарную, солидарную ответственность. Все эти виды ответственности также используются при регулировании отношений между субъектами международных морских отношений. Наиболее часто такая ответственность встречается в договорных отношениях, поскольку договор между субъектами международного морского частного права является основным документом, исходя из принципа свободы воли.

Необходимо отметить, что конвенции, являясь по сути договорами между государствами, налагают ответственность не только на субъекты международного морского частного права, к которым может относиться и государство как судовладелец, но и на государство, как публичный субъект. Такие случаи в данной статье не рассматриваются, поскольку вопросы ответственности государства относятся к международному публичному праву и выходят за рамки темы настоящей работы.

Как уже было указано, к договорной ответственности относится любая ответственность, вытекающая из правоотношений, связанных с волеизъявлением субъекта частного морского права – т.е., вытекающая из договорных отношений. Основное отличие договорной от внедоговорной ответственности состоит в том, что она устанавливается не только нормами права, но и нормами договора. Стороны при заключении договора могут установить дополнительную ответственность за нарушения, но международными конвенциями и национальным законодательством сторонам может быть отказано в ограничении ответственности по договору.

Это означает, что перевозчик при заключении договора не может избрать право, ухудшающее положение грузовладельца по сравнению с правилами Гаага-Висби (Международной конвенцией об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. и протоколом к ней 1968 г.), а при перевозке пассажиров и их багажа – по сравнению с Афинской конвенцией касательно перевозки пассажиров и их багажа по морю 1974 года.

Как сказано в ч. 8 ст. 3 Гаагских правил и 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, считается ничтожными, недействительными и не имеющими силы».

При определении юрисдикции разрешения споров, в большинстве случаев исходят из автономии воли сторон, т.е., из права сторон выбрать право и место разрешения споров в различного вида арбитражных оговорках. В случае же отсутствия такой оговорки вступают в действие нормы международных договоров и национального законодательства.

Под морской перевозкой груза понимается не только перевозка по морю. Перевозка груза морским судном по внутренним водным путям также рассматривается как морская перевозка. Морская перевозка означает совокупность действий по перемещению грузов из одного пункта в другой при помощи судна. Перевозка начинается в порту погрузки и завершается в порту выгрузки. Сюда же следует включать и прием грузов на судно (например, перекачка нефти на танкер с морской буровой платформы и т.п.) или его выгрузка (доставка топлива, находящемуся в плавании судну и т.п.) в открытом море.

Перевозка грузов по морю означает транспортировку надлежащим образом принятых для доставки на морском судне предметов в твердом, жидком или газообразном состоянии. Ими могут быть товары, а также предметы, не имеющие потребительской стоимости (например, почта). Предметы, принятые на борт для восполнения собственных нужд судна и его экипажа (топливо, запасные части, продукты питания и т.п.), грузом не признаются. Не является перевозкой груза людей (пассажиров). Имущество последних, перевозимого совместно или одновременно с ними, признается не грузом, а багажом, и его перевозка рассматривается в качестве морской перевозки багажа.

Перевозчиками признаются лица, в распоряжении которых имеются суда, используемые для перевозки грузов в целях получения соответствующей платы (фрахта). Перевозчиком может являться как собственник судна, так и лицо, получившее судно в аренду (фрахт), т.е., во временное пользование. Арендатор (фрахтователь) судна несет ответственность в следующих случаях, когда фрахтователь:

а) фрахтует судно по димайз-чартеру;

b) заключает договор с отправителем от своего имени;

с) несет ответственность за перевозку грузов наравне с владельцем судна.

Отношения, связанные с морской перевозкой грузов, признаются 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 судовых помещений или о перевозке без такого условия, договор морской перевозки заключается в форме чартера или договора перевозки на так называемых линейных условиях.

Указанный основной признак, определяющий договор перевозки по чартеру или договор перевозки на линейных условиях – по коносаменту, дополняется другими признаками. Они позволяют дифференцировать эти договоры по их правовому характеру, субъектам, а также допустимости перехода прав субъекта к другим лицам.

Переход права на груз от одного грузовладельца к другому при перевозке по коносаменту регулируется законом, признающим за коносаментом качества товарораспорядительного документа. При этом груз, перевозимый на линейных условиях и выгруженный на таможенный склад, находится на ответственности перевозчика в период хранения его на складе до выдачи поручателю. Как пример можно привести дело, рассмотренное Морской арбитражной комиссией при ТПП РФ по иску фирмы «Пластекое, Елиас Тзиоуфис, Гиппократис Димитриу», Пирей, Греция, к Эстонскому морскому пароходству [6]. Из порта Роттердам в порт Пирей был отправлен груз полиэтилена, он был выгружен в порту назначения на таможенный склад. Пункт 14 коносамента содержал условие, что перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза после выгрузки с судна. На таможенном складе актом сюрвейера было установлено повреждение и недостача значительной части груза. Перевозчик оспаривал свою ответственность ссылаясь на п. 14 коносамента. Решением МАК при ТПП РФ было определено, что поскольку пароходством не были представлены доказательства сдачи груза получателю без замечаний, то ссылка на п. 14 коносамента не может быть принята во внимание, поскольку груз был сдан не получателю, а на таможенный склад, иск фирмы подлежит удовлетворению.

Чартер не является товарораспорядительным документом. Переход права от одного лица к другому при перевозках, выполняемых на основе чартера, определяется не законом, а условиями чартера.

Последний из указанных признаков договора перевозки на линейных условиях весьма тесно связан еще с одной чертой, позволяющей противопоставить этот договор чартеру. Условия коносаментной перевозки распространяется на третье лицо, не участвовавшее в заключении договора морской перевозки, если оно легимитировано в качестве грузополучателя.

Нарушение условий морской перевозки грузов, согласно которым перевозчик принял на себя обязанность доставить в порт назначения вверенный ему отправителем груз и выдать его грузополучателю, а отправитель (фрахтователь) обязался уплатить за перевозку обусловленную сумму (фрахт), влечет за собой договорную ответственность виновной стороны. Возникающие в результате нарушения договора перевозки споры вызываются несохранностью груза (требования, обусловленные его утратой, недостачей или повреждением), независимо от того, возникла ли она из-за недостачи веса мест, содержания грузовых мест, пересортицы (смешения коносаментных партий), порчи или хищения груза.

Главнейшей обязанностью перевозчика является проявление должной заботливости о грузе на всех этапах его перевозки. Статья 3, п. 2 Брюссельской конвенции о коносаментах 1924 г. устанавливает, что «... перевозчик должен надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их». В этой статье нет оговорки и каких-либо исключений для перевозчика. Ошибки в обращении с грузом принято называть «коммерческими ошибками», они всегда являются основанием ответственности морского перевозчика.

В отличии от общего принципа ответственности предпринимателя за «случай», Гаагские правила и Правила Гаага-Висби содержат примерный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Однако, доказать наличие таких обстоятельств и причинно-следственную связь между ними и ущербом грузу должен перевозчик. Если обстоятельства ущерба не выяснены, презюмируется вина перевозчика. Статья 4 п. 2 Брюссельской конвенции 1924 г. (Правила Гаага-Висби) формулирует эти основания освобождения от ответственности следующим образом: «Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери и убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

а) действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;

b) пожара, если только он не возник вследствие действий или действительной вины или соучастия перевозчика;

c) рисков, опасностей или случайностей на море или других судоходных водах;

d) непреодолимой силы;

e) военных действий;

f) действий антиобщественных элементов;

g) ареста или задержания властями, правителями или народом, либо наложение судебного ареста;

h) карантинных ограничений;

i) действий или упущений отправителя или собственника груза, его агентов или представителей;

j) забастовок или локаутов, либо приостановления или задержки работы по каким-либо причинам полностью или частично;

k) восстаний или народных волнений;

l) спасания или попытка спасания жизней либо имущества на море;

m) потери объема или веса, либо всяких других потерь или повреждений, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;

n) недостаточности упаковки;

о) неполноты или недостатка маркировки;

р) скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

q) всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика, и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика, однако, бремя доказывания возлагается на лицо, требующего такого освобождения от ответственности, и оно должно доказать, что ни действия или личная вина перевозчика, ни действия или вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам».

Данная статья носит императивный характер, соглашения, не соответствующие правилам данной статьи являются недействительными, однако, перечень обстоятельств, свидетельствующих об отсутствии вины перевозчика и приведенных в ней, не является исчерпывающим. Часть 1 ст. 166 КТМ РФ, принятая и почти полностью воспроизводящая указанный перечень Брюссельской конвенции 1924 г., согласно п. 12, также подлежит расширительному толкованию.

Из всех вышеперечисленных оснований освобождения от ответственности морского перевозчика наиболее сложным и спорным является так называемая «навигационная ошибка» - действия, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном. Она исторически сложилась из особенностей морского судоходства – перевозчик, как судоходная компания, не может контролировать действия капитана и экипажа в рейсе, поэтому ошибки в управлении не могут быть связаны с виной и ответственностью самого перевозчика. Грузовладельцы настойчиво возражали против освобождения перевозчика от ответственности за навигационную ошибку, в результате чего она была исключена из Варшавской конвенции о воздушных перевозках, не включена в Афинскую конвенцию о перевозке пассажиров.

Однако, Правила Гаага – Висби, воспроизведенные в ст. 167 КТМ РФ, сохраняют понятие «навигационной ошибки» как основание, освобождающее перевозчика от ответственности. В то же время, согласно ст. 122 КТМ РФ, данные правила не применяются к перевозке грузов в каботажном плавании. Такой двойственный подход к ответственности судовладельца, по нашему мнению, провоцирует со стороны отечественных перевозчиков перевод морских судов под иностранный флаг с последующим использованием этих судов во внутренних каботажных перевозках с тем, чтобы в случае возникновения проблем пользоваться положениями ст. 167 КТМ РФ, а не ст. 122 КТМ РФ.

Перевозчик может сослаться на навигационную ошибку, только если ее возникновение не было связано с немореходностью судна. В частности, если доказано, что ошибка вызвана низкой квалификацией капитана или членов экипажа, недостаточностью опыта их работы на судах данного типа, отсутствием необходимых инструкций со стороны судовладельца, происшествие будет рассматриваться как результат немореходности судна, а не навигационной ошибки. Посадка судна на мель из-за отсутствия нужных карт и навигационных пособий или неисправности навигационных приборов также не будет признаваться навигационной ошибкой.

Также как от немореходности судна, навигационную ошибку следует отличать от ошибок и упущений в отношении заботы о грузе, за которые перевозчик всегда несет ответственность. Провести грань между навигационной и коммерческой ошибками бывает довольно трудно, например, например, неправильное штормование, на первый взгляд, представляется навигационной ошибкой, но если оно приводит к повреждению груза, оно рассматривается как отсутствие должной заботливости о грузе.

Как уже указывалось, ст. 167 КТМ РФ вводит понятие «навигационной ошибки» – имеются ввиду действия или упущения капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном. В этом случае перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза, если докажет, что она явилась следствием таких действий. Эта статья полностью соответствует положениям Конвенции от 1924 г. (Правила Гаага-Висби). Однако, в 1978 г. была принята Конвенция ООН о морской перевозке грузов, получившая название Гамбургских правил, где «навигационная ошибка» исключена из оснований освобождения перевозчика от ответственности.

В действующей на сегодня практике международного торгового мореплавания «навигационная ошибка» приравнивается к коммерческой, ответственность за которую возлагается на перевозчика, если только он не докажет, что утрата, недостача и повреждение груза произошли не по его вине.

Таким образом, действующее международное морское частное право отличается от национального российского морского права, что необходимо учитывать в практической деятельности в тех случаях, когда ответственность судовладельца за утрату груза наступает в тех странах, которые используют Гамбургские правила.

Статья 168 КТМ РФ устанавливает исключение из общих правил об ответственности перевозчика, сформулированных в ст. 166 КТМ РФ в отношении распределения бремени доказывания между сторонами. Она определяет, что перевозчик не отвечает за недостачу груза, прибывшего к месту назначения в исправных грузовых помещениях за исправными пломбами отправителя, без следов вскрытия в пути, а также грузов, перевозившихся в сопровождении отправителя или получателя, если только получатель не докажет, недостача груза произошла по вине перевозчика.

Это положение КТМ РФ также отличается от общих правил об ответственности морского перевозчика тем, что в КТМ РФ вина перевозчика не презюмируется, а должна быть доказана получателем.

По российскому законодательству перевозчик утрачивает право на ограничение ответственности, предусмотренное ст. 172 КТМ РФ, если доказано, что утрата или повреждение груза либо просрочка доставки явилась результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершено умышлено или по грубой неосторожности.

Из Гамбургских правил в КТМ РФ введено понятие фактического перевозчика и согласно ст. 173 КТМ РФ, перевозчик и фактический перевозчик несут солидарную ответственность.

Подводя общий итог анализа вышеуказанных норм морского права, можно сказать, что действующее российское законодательство – КТМ РФ, содержит, если пользоваться политическим определением, систему «двойных стандартов», которые распространяются на правоотношения, отягощенные иностранным элементом, и эти правила более мягкие, чем правила «для внутреннего употребления», которые являются более жесткими. В соответствии с действующим международным морским правом, в том случае, когда причиной ущерба являются как отсутствие должной заботливости о приведении судна в мореходное состояние, так и возникновение обстоятельств, за которые перевозчик не отвечает, перевозчик несет ответственность за весь ущерб.

Данное положение международной практики находится в определенном противоречии с внутренним законодательством России. В связи с этим, по нашему мнению, желательно изменение или уточнение положений ст. 157 КТМ РФ путем включения оговорки о том, что если состояние мореходности судна зависит от судовладельца, а не перевозчика, то в этих случаях ответственность перед грузоотправителем или грузополучателем должен нести судовладелец.

В то же время, внутренние правила – ст. 122 КТМ РФ, больше отвечают современной тенденции развития международного частного морского права. По нашему мнению, эта статья предполагает более высокую степень ответственности судовладельца исходя из положения о том, что в каботаже перевозятся в основном, государственные грузы, которые подлежали более высокой степени защиты. В настоящее время, когда грузы и судовладельцы являются во многом частными, актуальность такой защиты утрачена или даже вредна, поскольку все участники правоотношений должны находиться в равных условиях.

Исходя из тенденций развития международного частного морского права и сложившейся практики об ответственности судовладельца, было бы целесообразным исключить из КТМ РФ ст. 167 о навигационной ошибке.

Международные конвенции, регулирующие ответственность перевозчиков по другим основаниям, исходят из защиты интересов грузовладельцев. Российская Федерация по-прежнему в большей степени защищает перевозчика. Как было ранее изложено, в Кодексе торгового мореплавания РФ идет некое «смешивание» норм международного частного морского права из различных конвенций, как ратифицированных, так и не ратифицированных Российской Федерацией, что вносит неопределенность при их применении. По этой причине полагаем, что российский законодатель должен определиться, какая международная морская конвенция – Правила Гаага-Висби или Гамбургские правила ему ближе, привести нормы национального законодательства в соответствие с одной из этих конвенций, и сделать эти нормы общими для всех участников правоотношений.

**Список литературы:**

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации;
2. Правила Гаага-Висби (Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. и протокол к ней 1968 г.);
3. Гамбургские правила (Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.);
4. Брюссельская конвенция 1926 г. об унификации некоторых правил, касающихся морских ипотек и морского закладного права;
5. Международная конвенция об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов 1924 г.;
6. Из практики МАК при ТПП СССР 1972-1977 г.г. под редакцией Г.В. Новосильцева, М., Рекламно-издательский отдел ТПП СССР, 1980 г., дело № 24/1975 от 23.05.1975 г.