

Вопросы ответственности перевозчика при морской перевозке груза

УДК 347.463
ББК 67.404.2
Х-528

Леила Гочаевна ХИХИНАШВИЛИ,
Финансовый Университет при Правительстве Российской Федерации
- студент IV курса Юридического факультета (125993, Москва, Ле-
нинградский просп., 49
e-mail: lelachka007@gmail.com

Аннотация

В статье рассматривается договор морской перевозки груза и исследуются вопросы, посвященные законодательному регулированию ответственности перевозчика при морской перевозке груза. Автор рассматривает проблемы регулирования ответственности при нарушениях сроков, утраты недостачи или повреждения, а также указывает пределы данной ответственности, в случае навигационной ошибки. На основе данной работы автор пришел к выводам о путях совершенствования вопросов ответственности перевозчика в действующих нормах о морских перевозках грузов.

Ключевые слова: договор морской перевозки, ответственность перевозчика, утрата груза, недостача груза, повреждение груза, навигационная ошибка, освобождение от ответственности.

Carrier liability issues in the carriage of goods by sea

Leila Gochaevna KHIKHINASHVILI,
Financial University under the Government of the Russian Federation
(49 Leningradsky Prospect, Moscow, Russia 125993) - 4th year student for the Faculty of Law,
e-mail: lelachka007@gmail.com

Abstract

The article considers the contract for carriage of goods by sea and examines issues related to legislative regulation of the carrier's liability. The author examines the problems of regulating the liability in case of deadlines, loss, shortage or damage, and also indicates the limits of this responsibility in case of navigational error. On the basis of the study, the author makes conclusions about ways to address the issues of carrier's liability in carriage of goods by sea under the current regulations.

Keywords: contract of carriage of freight, liability of the carrier, loss of cargo, shortage of cargo, damage to cargo, navigation error, exemption from liability.



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, спорных вопросов и обсуждений.

Положения об ответственности перевозчика базируются на статьях Гражданского Кодекса РФ (ГК РФ), также на транспортных уставах и кодексах, иных законах, но 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»¹. В случаях неисполнения или ненадлежащего исполнения своих обязательств стороны будут нести ответственность, которая устанавливается как гражданским, так и транспортными уставами, и кодексами, и, разумеется, соглашением сторон. В сфере же морских перевозок нормы ответственности устанавливаются Кодексом торгового мореплавания РФ (КТМ РФ). Соглашения, заключаемые с целью ограничить или освободить грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя от ответственности признаются недействительными гражданским законодательством, согласно ст. 793 ГК РФ. Однако законодатель допускает исключение, предусматривая такое ограничение или освобождение транспортными уставами и кодексами. Так, в п. 2 ст. 175 КТМ РФ сказано, что «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 касательно вины перевозчика, одни авторы основывают свои позиции с точки зрения наличия вины, другие утверждают об ответственности без учета таковой. Рассмотрим подробнее виды и вопросы 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», благодаря которому мы устанавливаем факт просрочки доставки груза. Однако законодатель приводит довольно растяжимое понятие, не давая четких временных ограничений. 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 договора морской перевозки груза. В договоре морской перевозки срок определяется соглашением сторон, он начинает течь с момента принятия груза для перевозки перевозчиком, и заканчивается моментом выдачи груза. В КТМ РФ, а именно в п.1 ст.166 и в ст.167 мы видим положения, которые 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, мы видим, что освобождается от ответственности перевозчик во всех практически случаях, где доказывается отсутствие его вины и обстоятельства непреодолимой силы, которые никак не могли быть устранены перевозчиком и не зависели от него. Во всех прочих ситуациях – будет нести ответственность. Вопрос по нарушениям сроков доставки остается одним из острых в российском морском праве, т.к. грузополучатели несут риски и финансовые потери, связанные непосредственно с увеличением времени доставки на неопределенный срок.

Необходимо определить единицу измерения просрочки доставки груза, а также санкции за данные действия. Например, на автомобильном, внутреннем водном и железнодорожном транспорте единицей принято считать одни сутки, на воздушном – один час, а “КТМ вопрос о единице измерения просрочки вообще не регулирует”², санкции в отношении перевозчика за просрочку доставки груза измеряются в денежном эквиваленте, и не могут превышать стоимость фрахта, которая подлежит уплате перевозчику по договору. Также, 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. Нужно 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, разумеется, эта плата не входила в стоимость груза. Нормы ГК РФ и КТМ РФ в вопросах ответственности и компенсаций перевозчиком за утрату, недостачу или повреждения (порчи) груза являются практически идентичными. Однако нормы КТМ РФ расширяют отношение к указанному вопросу, которое находит отражение в ст. 170, регулирующей ограничения ответственности перевозчика. Согласно указанной статье, 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. Благодаря указанным нормам стороны имеют право своими соглашениями устанавливать пределы ответственности, которые существенно превышают указанные в законе. Автору видится необходимость урегулирования вопроса 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. Получается, что в ГК РФ мы видим нормы, касающиеся ответственности перевозчика, тогда как в КТМ РФ есть нормы, касающиеся как ответственности, а также и ограничивающие их. Тем самым эти специальные нормы, освобождающие от ответственности перевозчика, являются противоречащими гражданскому законодательству, хотя они активно используются в судебной практике. Нормы, касающиеся навигационной ошибки перевозчика и освобождения его от ответственности, берут начало еще с Гаагских правил³, где они носили императивный характер (ответственность перевозчика включает порядка 17 оснований и основывается на принципе презюмируемой вины), также прочнее закрепляются благодаря Роттердамским правилам (Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, г. Нью-Йорк 11.12.2008, не вступившая в силу), и далее нашли свое отражение в российском законодательстве. Такое отношение законодателей связано прежде всего с тем, что судовладелец не может контролировать действия или бездействия капитана и членов экипажа, вследствие этого по данной норме мы имеем основания освобождения от ответственности перевозчика. Однако нормы, касающиеся навигационной

ошибки, не содержатся, например, в Гамбургских правилах⁴. Данная Конвенция не ратифицирована в России, однако в ряде морских держав она является принятой. В ней, также, как и в КТМ РФ, подчеркивается статус фактического перевозчика, который является лицом, осуществляющим фактически деятельность, тогда как за действия несет ответственность вместо данного лица и его служащих – 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 основные подходы гражданского законодательства, когда исполнитель может привлекать третьих лиц, и за их действия нести ответственность. Разумеется, допускается заключение соглашения об освобождении или ограничении ответственности, однако необходимо строго удовлетворять требованиям закона, в первую очередь, в силу обоснованности такого договора, и второе – не выдается товарораспорядительный документ. Автор согласен 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, связанным с неподачей транспортных средств под погрузку груза. По вопросу установления ответственности, норма отсылает нас на соглашение сторон и специальные уставы, и кодексы, “в КТМ РФ нет развернутого и детального регулирования ответственности перевозчика за неподачу транспортного средства под погрузку груза, хотя определенные нормы в Кодексе имеются”⁵. 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, стихийных бедствий, войны, прекращением или временным ограничением перевозок в установленных законом порядке, а также в иных случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами. Последние, в свою очередь лишь повторяют указанные нормы.

Доказательства и средства доказывания сторон в судах при разбирательствах зачастую не являются вескими и документально подтвержденными, поэтому на практике все-таки освобождение перевозчика от ответственности вследствие допущения навигационной ошибки не является простым. При судебном разбирательстве обычно грузополучатель нацелен на доказывание умышленного допущения перевозчиком навигационной ошибки для ухода им якобы от ответственности. Перевозчики стараются приводить заключение независимой экспертизы, дающее



основание полагать, что навигационная ошибка была допущена при судовождении без всякого злого умысла с их стороны, как например в деле, рассматриваемым ФАС Дальневосточного округа, где перевозчик “Алетано Лимитед” утратил 110 тонн груза и ссылаясь на ст.167 КТМ, однако Суд не признал ошибку навигационной, т.к. экипаж несвоевременно доложил об аварии капитану судна и не были приняты меры к выявлению повреждения, из-за которого на судно поступала забортная вода⁶. Анализируя нормы иностранного и национального законодательства, а также правоприменительную практику судов, можно сделать вывод о том, что грузовладельцы будут прибегать к иному виду транспорта, т.к. навигационная ошибка была и будет, однако только морских перевозчиков освобождает закон от ответственности. И чем большее количество таких ошибок, тем меньше заказчиков будет у судовладельцев, вследствие многие клиенты будут расценивать капитана и экипаж такого судна, как неквалифицированный. Крупные предприниматели не смогут везти постоянное коммерческое взаимоотношение с перевозчиком, из-за которого несут убытки, судятся по вопросу ущерба своего груза, задержек, страховых случаев и пр.

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. Автору видится необходимым избрания пути унификации правил морской перевозки, ратификации единого международного договора на основе переработки общепринятых принципов и норм, расширения лимита обязательной ответственности перевозчика, и дальнейшее их развитие и отражение в национальном законодательстве, с целью предотвращения разрозненности морской практики.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ “Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)” от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 29.07.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2018), п.1 ст. 785

² Гречуха В. Н. Транспортное право России. 2-е изд., пер. и доп. Учебник для академического бакалавриата. М.: Юрайт, 2018. С.145

³ “Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года” (Гаагские правила) (вместе с “Протоколом подписания”) заключена в г. Брюсселе 25.08.1924 (с изм. от 21.12.1979), п. 2 а ст.4

⁴ “Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов” (Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) (вместе со “Статусом Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург, 31 марта 1978 года)” (по состоянию на 20.04.2018)

⁵ Гречуха В. Н. Транспортное право России. 2-е изд., пер. и доп. Учебник для академического бакалавриата. М.: Юрайт, 2018. С.145

⁶ Федеральный Арбитражный Суд Дальневосточного Округа. Постановление от 24 марта 2014 г. N Ф03-665/2014

БИБЛИОГРАФИЯ:

“Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года” (Гаагские правила) (вместе с “Протоколом подписания”) заключена в г. Брюсселе 25.08.1924 (с изм. от 21.12.1979)

“Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов” (Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978) (вместе со “Статусом Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург, 31 марта 1978 года)” (по состоянию на 20.04.2018, не ратифицирована Российской Федерацией)

“Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов” (“Роттердамские правила”) (Заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) из информационного банка “Международное право” (не вступила в силу)

“Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)” от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 29.07.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2018)

“Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации” от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017)

Гречуха В. Н. Транспортное право России. 2-е изд., пер. и доп. Учебник для академического бакалавриата. М.: Юрайт, 2018. - 484 с.

Федеральный Арбитражный Суд Дальневосточного Округа. Постановление от 24 марта 2014 г. N Ф03-665/2014

BIBLIOGRAFIYA:

“Mezhdunarodnaya konvenciya ob unifikacii nekotoryh pravil o konosamente 1924 goda” (Gaagskie pravila) (vmeste s “Protokolom podpisaniya”) zaklyuchena v g. Bryussele 25.08.1924 (s izm. ot 21.12.1979)

“Konvenciya Organizacii Ob»edinennyh Nacij o morskoy перевозке грузов” (Zaklyuchena v g. Gamburge 31.03.1978) (vmeste so “Statusom Konvencii Organizacii Ob»edinennyh Nacij o morskoy перевозке грузов 1978 goda (Gamburg, 31 marta 1978 goda)”) (po sostoyaniyu na 20.04.2018, ne ratificirovana Rossijskoj Federaciej)

“Konvenciya Organizacii Ob»edinennyh Nacij o dogovorah polnost’yu ili chastichno morskoy mezhdunarodnoj перевозке грузов” (“Rotterdamskie pravila”) (Zaklyuchena v g. N’yu-Jorke 11.12.2008) iz informacionnogo banka “Mezhdunarodnoe pravo” (ne vstupila v silu)



“Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii (chast’ vtoraya)” ot 26.01.1996 N 14-FZ (red. ot 29.07.2018) (s izm. i dop., vstup. v silu s 01.09.2018)

“Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossijskoj Federacii” ot 30.04.1999 N 81-FZ (red. ot 29.12.2017)

Grechuha V. N. Transportnoe pravo Rossii. 2-e izd., per. i dop. Uchebnik dlya akademicheskogo bakalavriata. M.: YUrajt, 2018. - 484 s.

Federal’nyj Arbitrazhnyj Sud Dal’nevostochnogo Okruga. Postanovlenie ot 24 marta 2014 g. N F03-665/2014

