

Пределы ответственности морского перевозчика груза

Ю. С. Усачёва

аспирантка кафедры гражданско-правовых дисциплин
РЭУ им. Г. В. Плеханова.

Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»,
117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: usacheva16@gmail.com

The Liability Limits of the Sea Cargo Carrier

Yu. S. Usacheva

Post-Graduate Student of the Department of Civil Law Disciplines of the PRUE.

Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: usacheva16@gmail.com

Аннотация

В данной статье рассматриваются законодательные акты, устанавливающие перечень обстоятельств, где перевозчик отвечает только в том случае, если грузоотправитель или грузополучатель доказывает, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика. Большое внимание уделяется анализу норм действующего российского законодательства, что позволяет выделить ряд обстоятельств, при которых перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза только в том случае, если грузополучатель докажет его вину. В работе отмечается, что большинство споров в области морских перевозок возникают вследствие утраты или повреждения грузов. Также говорится, что в целях возмещения убытков участникам отношений конкретной морской перевозки необходимо исходить из условий договора, а также руководствоваться законодательством об обязанностях перевозчика, экспедитора, грузоотправителя и грузополучателя. Автор приходит к выводу о том, что в транспортных законах ответственность перевозчика возникает при наличии его вины и исключается, если несохранность груза произошла вследствие обстоятельств, за которые перевозчик не отвечает.

Ключевые слова: транспортное право, морское право, международная морская перевозка, перевозка грузов, ответственность перевозчика, освобождение от ответственности, ограничение ответственности, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила, Роттердамские правила.

Abstract

This article deals with legislative acts establishing the list of circumstances where the carrier is only responsible if the shipper or the consignee proves that the loss or damage to the cargo occurred through the fault of the carrier. Much attention is paid to the analysis of the norms of the current Russian legislation, which allows us to single out a number of circumstances in which the carrier is responsible for loss or damage to the cargo only if the consignee proves his guilt. The paper notes that the majority of disputes in the field of maritime transport arise from loss or damage to cargo. Also, in order to compensate for damages to participants in a particular maritime transport relationship, it is necessary to proceed from the terms of the contract, as well as be guided by the legislation on the obligations of the carrier, forwarder, shipper and consignee. The author comes to the conclusion that the carrier's liability in transport laws arises if he is guilty and is excluded if the cargo has not been preserved due to circumstances for which the carrier is not responsible.

Keywords: transport law, maritime law, international carriage of goods by sea, liability of the carrier, exemption of liability, limitation of liability, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules.

Анализ современных условий развития и укрепления коммерческих отношений между различными государствами, а следовательно, активного развития международного транс-

портного сообщения позволяет сделать вывод о том, что все большую востребованность приобретает транспортировка грузов морским транспортом.

Морские перевозки являются универсальным средством перемещения грузов как в области внутригосударственной, так и международной экономической деятельности.

Ввиду мобильности, сравнительно доступных цен и возможности доставить груз в любую точку мира морские перевозки груза являются наиболее часто используемым на практике видом транспортировки внешнеторговых грузов.

Прежде всего следует отметить, что транспортировка грузов морским путем является одним из самых распространенных и налаженных способов перевозки. Однако важно понимать, что наличие иностранного элемента предполагает достаточно сложное правовое регулирование данного вида перевозки на уровне как национальных, так и международных актов.

Так, говоря о правовом регулировании перевозок в рамках внутренних водных путей России необходимо отметить следующие акты: Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, а также ряд иных федеральных законов и подзаконных нормативных актов, многие из которых будут упомянуты ниже.

Также следует отметить международные соглашения, которые регламентируют вопросы регулирования морской перевозки грузов. К таким международным соглашениям в первую очередь относятся Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, заключенная в Брюсселе 25 августа 1924 г., Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (1924 г.), Конвенция Организации Объединенных Наций «О морской перевозке грузов», заключенная в Гамбурге 31 марта 1978 г., Конвенция Организации Объединенных Наций «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» («Роттердамские правила»), заключенная в Нью-Йорке 11 декабря 2008 г.

Кроме перечисленных международных актов правовое регулирование морских перевозок грузов осуществляется при помощи обычаев и торговых обыкновений.

В свою очередь, именно сложность правового регулирования обуславливает особый интерес к спорам, возникающим из отношений в области морских перевозок и, следовательно, позиции арбитражных судов к данной категории споров.

В качестве примера конфликтов в области морских перевозок представляется возможным проиллюстрировать выборочные арбитражные дела.

Так, в Постановлении от 3 марта 2014 г. по делу № А56-11413/2013¹ Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа по итогам судебной экспертизы установил, что по вине перевозчика произошло ненадлежащее (за пределами дозволенного срока) хранение груза, повлекшее его частичную непригодность к реализации и, соответственно, последующее уничтожение.

Суд пришел к выводу об удовлетворении иска заказчика о взыскании убытков.

Принимая во внимание результаты указанного судебного дела, можно заключить, что в случае если сторонами договора перевозки согласованы условия о том, что экспедитор обязан осуществлять таможенное декларирование и соблюдение санитарных и иных требований, он не может ссылаться на ограничение своей ответственности исключительно доставкой.

Другим примером из практики, на который хотелось бы обратить внимание, является судебный акт Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 19 января 2011 г. по делу № А56-2819/2009².

В рассматриваемом деле заказчик обратился в суд с исковыми требованиями к агенту о взыскании убытков вследствие повреждения груза.

Согласно материалам дела, между сторонами был заключен агентский договор, по условиям которого агент обязался осуществлять организацию транспортных услуг в интересах истца.

¹ См.: URL.: https://kad.arbitr.ru/PdfDocument/a255872b-75b2-40ac-8796-b137eb3e5adf/493201e5-baa1-4ace-9d70-81de9c5f3189/A56-11413-2013_20140303_Postanovlenie_kassacionnoj_instancii.pdf (дата обращения: 30.11.2018).

² См.: URL.: https://kad.arbitr.ru/PdfDocument/f58d2b3e-d8f6-4e21-b79b-90f174ea40fd/7de91d35-54b6-45e5-ab33-b872ac2d664f/A56-2819-2009_20110119_Postanovlenie_apelljacionnoj_instancii.pdf (дата обращения: 30.11.2018).

Действуя в рамках договора, агент поручил осуществление перевозки транспортной компании. Однако водитель транспортной компании, управляя транспортным средством, допустил нарушение правил дорожного движения, в результате чего транспортное средство, перевозящее груз, получило повреждения, а сам контейнер с грузом был сорван с крепления.

В результате рассмотрения данного арбитражного дела суд постановил, что ответчик не несет ответственности за укладку, крепление и соблюдение технических условий транспортировки груза внутри контейнера. Кроме того, при осмотре поступившего в адрес истца груза внешних повреждений контейнера обнаружено не было.

Таким образом, в рассмотренном судебном деле также шла речь о пределах ответственности сторон отношений по морской перевозке.

Резюмируя выводы судов в рассмотренных судебных делах, необходимо отметить, что большинство споров в области морских перевозок возникают вследствие утраты или повреждения грузов.

В целях возмещения убытков участникам отношений конкретной морской перевозки необходимо в первую очередь исходить из условий договора, а также руководствоваться соответствующим законодательством.

Согласно статьям 401 и 796 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ, в области споров в сфере морской перевозки действует презумпция виновности перевозчика.

Так, в порядке пункта 3 статьи 401 ГК РФ, если иное не предусмотрено законом или соглашением сторон, лицо, не исполнившее или исполнившее ненадлежащим образом свои обязательства при осуществлении экономической деятельности, несет бремя ответственности в случае, если не докажет, что надлежащее исполнение обязательств оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы. Однако следует учитывать, что к освобождающим или ограничивающим ответственность стороны обстоятельствам не относятся нарушение обязанностей со стороны иных деловых партнеров такого лица, отсутствие на рынке нужного сырья или товаров,

необходимых для исполнения обязательства или же недостаток денежных средств.

В соответствии с пунктом 1 статьи 796 ГК РФ, перевозчик несет ответственность за повреждение или утрату груза, имевшие место после принятия такого груза к перевозке и до передачи его грузополучателю или иному лицу, уполномоченному на получение груза в случае, если не докажет, что несохраненность груза повлекли обстоятельства, которые перевозчик объективно не мог предотвратить и наступление которых не могло зависеть от перевозчика.

Учитывая содержание специального транспортного законодательства¹, такими обстоятельствами могут являться:

- непреодолимая сила;
- особые естественные свойства перевозимого груза;
- временные ограничения, введенные в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;
- действия или распоряжения властей;
- пожар, возникший не по вине перевозчика;
- военные действия и народные волнения;
- скрытые недостатки груза;
- недостача груза не превышает норму естественной убыли;
- иные чрезвычайные и непреодолимые причины.

Кроме того, данный перечень дополняется рядом обстоятельств, за которые несет ответственность непосредственно заказчик в случаях, если утрата или повреждение груза произошли:

- в результате последствий, вызванных некорректными сведениями о грузе;
- вследствие физических свойств самого груза либо упаковки;
- действий или бездействий грузоотправителя (отправителя) или получателя груза;
- вследствие неправильного выбора отправителем способа перевозки груза с ограниченным сроком годности;

¹ См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»; Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

- если груз перевозился в сопровождении представителя отправителя или получателя;
- вследствие ненадежности упаковки;
- из-за отсутствия признаков, свидетельствующих о несохранности груза.

Необходимо обратить внимание, что именно перевозчик несет бремя доказывания того, что именно эти обстоятельства послужили причиной несохранности груза или багажа.

В некоторых нормативных актах содержатся нормы, которые устанавливают перечень обстоятельств, за которые перевозчик отвечает только в том случае, если грузоотправитель или грузополучатель докажет, что повреждение либо утрата транспортируемого груза произошли по вине перевозчика.

Так, анализ норм действующего российского законодательства позволяет выделить ряд обстоятельств, при которых перевозчик несет ответственность за несохранность груза только в том случае, если грузополучатель докажет его вину:

- груз был доставлен в целой, неповрежденной упаковке или таре без каких-либо следов вскрытия;
- груз прибыл в исправном контейнере с исправной защитной маркировкой;
- незаметные при визуальном осмотре недостатки упаковки груза;
- исправность грузовых помещений с исправными пломбами отправителя.

В рамках данной темы невозможно обойти вниманием международные конвенции, значение которых в регулировании морских перевозок сложно переоценить.

Автор статьи предлагает подробно остановиться на следующих международных договорах в области морской международной грузоперевозки, освобождающих или ограничивающих ответственность перевозчика: Правила Висби 1924 г., Гамбургские правила 1978 г., а также Роттердамские правила 2008 г.

Прежде всего следует отметить, что, в соответствии с частью 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной и неотъемлемой частью ее правовой системы.

Среди профессионального юридического сообщества перечень освобождающих перевозчика от ответственности обстоятельств или ограничивающих его ответственность именуют «каталогом исключений» [3].

Указанный перечень содержит ряд обстоятельств, при наступлении которых перевозчик полностью или же частично избегает ответственности за повреждения или утрату груза, если докажет, что такие убытки образовались вследствие одного из перечисленных обстоятельств.

В пункте 2 статьи 4 Правил Висби содержатся 17 обстоятельств, при наступлении которых морской перевозчик груза может быть полностью или частично освобожден от ответственности.

К данным обстоятельствам относятся следующие:

- навигационная ошибка;
- риски на море;
- пожар, возникший не по вине перевозчика;
- непреодолимая сила;
- действия антиобщественных элементов;
- военные действия;
- арест или задержание властями, а также наложение судебного ареста;
- карантин;
- действия или упущения отправителя или собственника груза;
- забастовки, приостановления работ;
- народные восстания;
- спасание либо попытки спасания жизни или имущества на море;
- потери объема и веса груза, а также другие повреждения груза, возникшие вследствие скрытых недостатков и особой природы груза;
- недостатки упаковки;
- недостатки маркировки;
- скрытые недостатки, которые нельзя было разумно предполагать;
- иные причины, возникшие не по вине перевозчика, его сотрудников или агентов.

Этот перечень открытый.

Россия является участницей данного международного договора. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации включает в себя значительное число правил, изложенных в данном международном акте. Анализ и сравнение Правил Висби и Кодекса торгового мореплавания Российской Федера-

ции показывают, что это касается и указанного перечня освобождающих грузоперевозчика от ответственности обстоятельств.

Гамбургские правила не содержат перечня обстоятельств, освобождающих морского грузоперевозчика от ответственности.

Согласно Гамбургским правилам, ответственность перевозчика презюмируется, так как считается, что возможная утрата или повреждение груза в любом случае происходят во время нахождения груза в пути. Для освобождения от ответственности в порядке Гамбургских правил перевозчику следует доказать, что им были предприняты все необходимые меры для сохранения груза.

Роттердамские правила представляют собой своего рода компромисс между двумя предыдущими правилами. Рассматриваемые Роттердамские правила содержат нормы, перекликающиеся и с Правилами Висби, и с Гамбургскими правилами.

Однако Роттердамские правила по аналогии с Правилами Висби включают в себя «каталог исключений», состоящий уже из пятнадцати пунктов. При этом между Роттердамскими и Висбийскими правилами имеются и существенные различия.

Роттердамские правила включают следующие обстоятельства, при наступлении которых перевозчик может быть полностью или частично освобожден от ответственности:

- непреодолимая сила;
- несчастные случаи на море;
- военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, народные волнения и восстания;
- ограничения, связанные с карантинном;
- какие-либо вмешательства со стороны государства;
- забастовки, приостановления или задержки работы;
- пожар на судне;
- скрытые дефекты груза;
- действие или бездействие грузоотправителя;
- погрузка, укладка или выгрузка груза, выполненные на основании договоренности, достигнутой в соответствии с пунктом 2 статьи 13, если только перевозчик или исполняющая сторона не осуществляют такую деятельность от имени грузоотправителя или грузополучателя;

– внутренне присущие грузу дефекты и скрытые недостатки;

– ненадлежащее состояние упаковки;

– спасание или попытки спасания жизни на море;

– спасание или попытки спасания имущества на море;

– разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде;

– действия перевозчика во исполнение полномочий, предусмотренных в статьях 15 и 16.

Важно отметить, что действующие международные транспортные конвенции отражают актуальный уровень развития правового регулирования той или иной сферы жизнедеятельности, существующий релевантный опыт; содержат компромиссные решения в конкретной сфере и задают тенденции для национальных законодательств и практики их применения.

Таким образом, в рассмотренных транспортных национальных и международных актах ответственность перевозчика возникает лишь при наличии его вины и исключается в тех случаях, когда несохранность груза произошла вследствие обстоятельств, за которые перевозчик не отвечает.

Следовательно, ответственность перевозчика строится не на принципах повышенной ответственности предпринимателя при отсутствии своей вины в соответствии с пунктом 3 статьи 401, пунктом 1 статьи 796 ГК РФ, а на принципах вины.

Данное обстоятельство учитывается некоторыми судами при рассмотрении дел, связанных с ответственностью перевозчика.

Так, актуальная судебная арбитражная практика исходит из того, что профессиональный морской перевозчик, не исполнивший или ненадлежащим образом исполнивший обязательство, являясь субъектом, осуществляющим коммерческую деятельность, несет гражданскую ответственность независимо от наличия или отсутствия вины и может быть освобожден от нее лишь при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Подводя итоги в рамках рассматриваемой темы, следует повторить, что, согласно действующему законодательству и сложившейся судебной практике, в спорах в области мор-

ской перевозки грузов действует презумпция вины перевозчика.

Согласно специальным правилам, установленным национальным и международным законодательством, в целях освобождения перевозчика от ответственности или ее ограничения перевозчику необходимо доказать, что им были предприняты все необходимые и возможные действия, которые требовались от перевозчика для избежания повреждения или утраты груза, т. е. необходимо доказать, что перевозчик при осуществлении перевозки

вверенного груза проявил ту степень заботливости и осмотрительности, которая от него требовалась в целях надлежащего исполнения своих обязательств по договору (Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 28 октября 2016 г. по делу № А43-15160/2015; Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 4 октября 2016 г. по делу № А71-13935/2015; Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 22 сентября 2016 г. по делу № А09-14021/2015).

Список литературы

1. *Выгодянский А. В.* Ответственность воздушного перевозчика по договору воздушной перевозки пассажиров и грузов // Юрист. – 2009. – № 10. – С. 59–67.
2. *Малюков К. А.* Обстоятельства, освобождающие морского перевозчика от ответственности: анализ конвенций о договоре морской международной перевозки грузов // Право и экономика. – 2015. – № 10. – С. 45–53.
3. *Международное частное право : учебник / В. Н. Борисов, Н. В. Власова, Н. Г. Доронина и др.; отв. ред. Н. И. Марышева.* – 4-е изд., перераб. и доп. – М. : ИЗИСП ; КОНТРАКТ, 2018.
4. *Первов М. В.* Гражданско-правовая ответственность автомобильного перевозчика за несоблюдение сохранности груза // Гражданское право. – 2010. – № 4. – С. 44–47.
5. *Транспортное право : учебное пособие / под ред. С. Ю. Морозова.* – М. : Волтерс Клувер, 2007.