

УДК/UDC 341.9

Ответственность перевозчика по морским перевозкам

Карачевцев Сергей Сергеевич

студент юридического факультета

Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина

г. Краснодар, Россия

e-mail: akulshina99@bk.ru

Аннотация

В данной статье анализируется специфика ответственности перевозчика по морским перевозкам. Исходя из существа договора морской перевозки, сложившейся практики делового оборота, а также международного и национального законодательства, ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, за просрочку доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи возлагается на перевозчика. По мнению автора, некоторые положения национального законодательства противоречат международным принципам и правилам поведения, а также нарушают принцип добросовестности и договорной справедливости. Автором предлагается переработать на законодательном уровне положение о навигационной ошибке в силу явного противоречия букве и духу гражданского закона в части договорной справедливости.

Ключевые слова: перевозка, ответственность перевозчика, фрахт, грузоотправитель, порт.

Carrier's liability for shipping

Karachevtsev Sergey Sergeyevich

student of the Faculty of Law

Kuban State Agrarian University

Krasnodar, Russia

e-mail: akulshina99@bk.ru

Abstract

This article analyzes the specifics of the carrier's liability for sea transportation. Based on the essence of the contract of carriage by sea, the established practice of business turnover, as well as international and national legislation, responsibility for the loss or damage of the cargo accepted for carriage, for the delay in delivery from the moment the cargo is accepted for carriage until the moment of its issuance rests with the translator. According to the author, some provisions of national legislation are contrary to international principles and rules of conduct, and also violate the principle of good faith and contractual justice. The author proposes to revise at the legislative level the provision on navigational error due to a clear contradiction with the letter and spirit of civil law in terms of contractual justice.

Key words: transportation, carrier's liability, freight, shipper, port.

Динамика развития международных экономических отношений во многом обусловлена сотрудничеством многих стран в части регулирования частноправовых отношений по перевозке товара морским транспортом. В то же время практика рассмотрения вытекающих из договора морской перевозки споров между перевозчиком и отправителем и (или) получателем груза свидетельствует о необходимости совершенствования действующего международного и национального законодательства в части регулирования ответственности перевозчика по морским перевозкам [1; 2].

Правовое регулирование морских перевозок осуществляется в соответствии с нормами международных договоров, в частности положениями Конвенции ООН о морской перевозке грузов «Гамбургские правила» [3], при этом Российская Федерация не участвует в настоящей Конвенции, а также положениями международной Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. [4] (в соответствии со ст. 10 Протокола от 2 мая 1996 г. «Об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.» (далее по тексту — Протокол) [5] присоединение к данному Протоколу означает присоединение к Конвенции). Российская Федерация присоединилась к Про-

токолу на основании Федерального закона от 6 января 1999 г. № 9-ФЗ [6]. Необходимо отметить, что положения Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. не содержат положения о коносаменте, в отличие от «Гамбургских правил».

Положения о договоре морской перевозки грузов регламентируются гл. VIII Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (далее по тексту — Кодекс торгового мореплавания). Так, согласно ст. 115 Кодекса торгового мореплавания по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее по тексту — получатель), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт) [7].

Таким образом, правовое регулирование международной морской перевозки осуществляется на основании вышеуказанных актов, а перевозка выражается в обязанности перевозчика доставить груз, который ему передал фрахтователь, по определенному расписанию между портами в порт назначения и в обязанности фрахтователя уплатить перевозчику за перевозку груза установленную плату, т. е. фрахт [8]. В момент приема от фрахтователя груза перевозчик выдает ему коносамент, который в данном случае выступает в роли подтверждения возникновения правоотношения и заключения договора морской перевозки. Коносамент выступает также и подтверждением принятия перевозчиком груза, поскольку, будучи товарораспределительной ценной бумагой, устанавливает передачу права на доставляемый груз.

Исходя из существа договора морской перевозки, сложившейся практики делового оборота, а также международного и национального законодательства, ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, за просрочку доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи возлагается на перевозчика. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. устанавливает определенные положения, регламентирующие приме-

ние норм данной Конвенции. Так, положения Конвенции применяются во всех случаях, когда любое лицо, указанное в ст. 1 настоящей Конвенции, предъявит требования об ограничении ответственности в суде государства-стороны либо об освобождении судна или другого имущества, которое арестовано, либо любого обеспечения, которое предоставлено в пределах юрисдикции любого такого государства.

Но в то же время существуют и ряд обстоятельств, наступление которых не позволит использовать данные конвенционные предписания. В частности, положения Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. не применяются в случае причинения ущерба от загрязнения нефтепродуктами и т. п.

Кроме того, страна — участница рассматриваемой нами Конвенции имеет право самостоятельно регулировать сферу ограничения ответственности национальным законодательством в случае вместительности судна менее 300 тонн, а также предназначенности плавания судна исключительно по внутренним морским водам.

Подводя итог вышеизложенному, отметим, что применение института ответственности перевозчика в международном частном праве оказывает существенное воздействие на формирование частноправовых отношений между сторонами договора морской перевозки.

На наш взгляд, некоторые положения национального законодательства противоречат международным принципам и правилам поведения, а также нарушают принцип добросовестности и договорной справедливости. В частности, закрепление в ст. 167 Кодекса торгового мореплавания положения о навигационной ошибке, освобождающей перевозчика от ответственности за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если будет доказано, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана, представляется необоснованной нормой, явно нарушаю-

щей букву и дух гражданского закона в договорной справедливости и требующей отмены или серьезной переработки.

Список литературы

1. Глинщикова Т. В., Антун Т. И. Роль принципов международных коммерческих договоров унидруа в регулировании трансграничных коммерческих сделок // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2021. № 4-2. С. 48–50.
2. Руденко Е. Ю., Усенко А. С. К вопросу о понятии электронной торговли // В сборнике: Научное обеспечение агропромышленного комплекса. Сборник статей по материалам IX Всероссийской конференции молодых ученых. Отв. за вып.: А. Г. Кощаев. 2016. С. 579–581.
3. Конвенция ООН о морской перевозке грузов «Гамбургские правила» (Гамбург, 31.03.1978) // Закон. 2000. № 6. С. 46–55.
4. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (Лондон, 19.11.1976) // Бюллетень международных договоров. Май 2013. № 5.
5. Протокол 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (Лондон, 02.05.1996) (с изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. № 42. Ст. 5676.
6. О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года: Федеральный закон от 06.01.1999 № 9-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1999. № 2. Ст. 236.
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 18. Ст. 2207.
8. Юренкова О. С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2012. № 2 (16). С. 169–174.

References

1. Glinshchikova T. V., Antun T. I. The role of the principles of international commercial agreements unidroit in the regulation of cross-border commercial transactions // Humanities, socio-economic and social sciences. 2021. No. 4-2. Pp. 48–50.
2. Rudenko E. Yu., Usenko A. S. On the question of the concept of electronic commerce // In the collection: Scientific support of the agro-industrial complex. Collection of articles based on the materials of the IX All-Russian conference of young scientists. Resp. per issue: A. G. Koschaev. 2016. Pp. 579–581.

3. UN Convention on the Carriage of Goods by Sea "Hamburg Rules"(Hamburg, 31.03.1978) // Law. 2000. No. 6. Pp. 46–55.

4. The 1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims (London, 19.11.1976) // Bulletin of International Treaties. May 2013. No. 5.

5. Protocol 1996 amending the 1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims (London, 02.05.1996) (as amended and supplemented) // Collection of the Legislation of the Russian Federation. 2012. No. 42. Art. 5676.

6. On the accession of the Russian Federation to the 1996 Protocol amending the 1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Requirements: Federal Law No. 9-FZ dated 06.01.1999 // Collection of the Legislation of the Russian Federation. 1999. No. 2. Art. 236.

7. Code of Merchant Shipping of the Russian Federation dated April 30, 1999 No. 81-FZ // Collection of the Legislation of the Russian Federation. 1999. No. 18. Art. 2207.

8. Yurenkova O. S. On the question of the legal nature of a charter contract / Bulletin of Perm University. Legal sciences. 2012. No. 2 (16). Pp. 169–174.