

УДК: 347.1

DOI: 10.26140/bg23-2020-0903-0088

МОРСКИЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ГРУЗОВ

© 2020

Мусаева Хава Минатулаевна, кандидат юридических наук,
доцент кафедры

Гасанов Махаку Осмарович, 2 курс магистратуры

Дагестанский государственный университет

(367000, Россия, Махачкала, Коркмасова, 8, e-mail: Gasanovmaga1994@yandex.ru)

Аннотация. В статье рассматривается процесс морских грузовых перевозок, в частности - договор морской перевозки груза и исследуются вопросы, посвященные законодательному регулированию, а также ответственности перевозчика при перевозке груза морским транспортом. Рассмотрены грузовые перевозки морским, а также водным транспортом различных опасных грузов, сам порядок перевозки, процедура проведения и требования, предъявляемые соискателю лицензии (лицензиату). Анализируется в большей степени вся действующая в настоящее время нормативно правовая база, а также различные возможные поправки и изменения в самом законодательстве, регулирующем морские грузовые перевозки. Автор рассматривает различные проблемы регулирования ответственности при нарушениях сроков перевозки грузов морским транспортом, утраты недостачи или повреждения вышеуказанных грузов, а также указывает пределы данной ответственности, в случае возникновения навигационной ошибки. На основе данной работы автор пришел к выводам о необходимости совершенствования вопросов, касающихся ответственности перевозчика в действующих нормах о морских перевозках грузов. В качестве методологии выбрано направление - исследования и обобщения материалов по данной теме работы, исследованы мнения авторитетных специалистов в области гражданского и международного права.

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

SEA FREIGHT TRANSPORTATION. LIABILITY OF THE CARRIER

© 2020

Musayev Hawa Ginatullin, candidate of legal Sciences,
associate Professor

Hasanov Mahaku Osmarovich, 2nd year of master's degree,

Dagestan state University,

(367000, Russia, Makhachkala, Korkmasova, 8, e-mail: Gasanovmaga1994@yandex.ru)

Abstract. The article deals with the process of sea freight transportation, in particular, the contract of sea transportation of cargo, and examines issues related to legislative regulation, as well as the carrier's responsibility for shipping cargo by sea. Cargo transportation by sea and water transport of various dangerous goods, the order of transportation, the procedure for conducting and the requirements for the license applicant (licensee) are considered. To a greater extent, the entire current legal framework is being analyzed, as well as various possible amendments and changes in the legislation itself regulating Maritime cargo transportation. The author considers various problems of regulating liability for violations of the terms of transportation of goods by sea, loss of shortage or damage to the above-mentioned goods, and also specifies the limits of this liability in case of a navigation error. Based on this work, the author came to the conclusion that it is necessary to improve the issues related to the carrier's liability in the current regulations on Maritime transport of goods. The methodology was chosen as the direction of research and generalization of materials on this topic of work, the opinions of authoritative experts in the field of civil and international law were studied.

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

ВВЕДЕНИЕ

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.

ПОСТАНОВКА ЗАДАНИЯ

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 связи с этим необходимо четкое регулирование ситуаций, связанных с различными проблемами, возникающими при морских грузовых

перевозках, в том числе и форс мажорных ситуаций. На основании вышесказанного в качестве задачи ставится изучение действующего законодательства, нормативно правовой базы, а также мнения авторитетных специалистов с целью выявить четкое регламентирование процессов, возникающих при морских грузовых перевозках в части ответственности перевозчика.

МЕТОДОЛОГИЯ

В качестве метода исследования выбрано изучение и обобщение материалов действующего законодательства, нормативно правовой базы регулирующей морские грузовые перевозки, а также работы различных авторитетных ученых правоведов в данной области.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В случае невыполнения или ненадлежащего исполнения своих обязательств стороны несут ответственность в соответствии с гражданским законодательством и транспортными нормами и кодексами, и конечно же, по соглашению сторон (договору). В сфере морского транспорта правила ответственности основаны на законе Российской Федерации «О коммерческой навигации» (торгового мореплавания) (КТМ РФ). В соответствии со статьей 793 ГК РФ соглашения между перевозчиком и грузополучателем, направленные на ограничение или освобождение от ответственности грузоотправителя, Гражданским кодексом признаются недействительными. Однако законодатель допускает исключения для обеспечения таких ограничений или исключений из до-

кумента о перевозке и Кодекса о перевозке. Поэтому в статье 2 статьи 175 КТМ РФ говорится: «при обстоятельствах, предусмотренных настоящей статьей, перевозчик имеет право заключать соглашения об освобождении или уменьшении своей ответственности». Стоит отметить, что в научной литературе мнение о вине перевозчика несколько иное, одни авторы устанавливают свою позицию на основании вины, в то время как другие выступают без учета ответственности. Изучим более подробно проблемы ответственности перевозчика в случае нарушения условий, потери, отсутствия товара, судна, проблем навигации и т.д.

При морских перевозках перевозчик несет ответственность за нарушение срока поставки товара. Гражданский кодекс предусматривает правила перевозки, кодекс и иное правовое время, а при отсутствии согласованных условий на «разумное время» мы устанавливаем факт задержки доставки. Однако законодатель выдвигает довольно широкую концепцию, не устанавливая четкого срока. Описание 2 статьи 166 КТМ РФ задает условия поставки по обоюдному согласию, и при отсутствии данного соглашения предполагается также понятие разумные сроки, соблюдение которых заботливый перевозчик не требуется. В зависимости от договора перевозки товаров по морю был установлен срок опоздания, когда товары не были доставлены в порт разгрузки грузополучателю. В морском договоре перевозки срок устанавливается по соглашению сторон, он действует с момента, когда перевозчик принимает перевозку товаров и заканчивается доставкой товаров. В то же время в ст. 167 КТМ РФ мы видим освобождение перевозчика от задержек доставки и ошибок в навигации, забастовок, пожаров, форс-мажорных обстоятельств, войны и других обстоятельств, вызванных потерей или повреждением.

Анализируя законодательство в сфере судоходства, мы видим, что перевозчик освобожден от ответственности во всех практических ситуациях, его преступления и обстоятельства форс-мажорных обстоятельств, которые не могут быть устранены и не зависят от него, что должно быть доказано. Во всех остальных случаях – ответственность лежит на перевозчике. Вопрос о нарушении срока поставки остается одной из самых серьезных проблем в Российском морском праве, так как несоблюдение влечёт за собою ряд рисков и финансовых потерь получателя. Всё это напрямую связано с увеличением срока поставки на неопределенный срок.

Необходимо определить единицы измерения задержки доставки товаров, а также санкции за такие действия. Например, один день на дорогах, внутреннем судоходстве и железной дороге считается единицей воздуха за один час, а «КТМ вообще не регулирует вопрос о блоке измерения задержки» [2]. Санкции в отношении перевозчика за задержку поставки товаров измеряются денежно и не должны превышать расходы на перевозку, уплаченные перевозчику по договору. Кроме того, общая сумма не должна превышать предел для места или другой единицы доставки, если товар прибывает с опозданием и поврежденным, а ответственность не может превышать предел полной потери товара. Следует отметить, что эти положения сильно ограничивают ответственность перевозчика, в котором максимальная сумма просрочки связана с размером груза и единственным способом защиты от судовладельца, заявляя, что перевозчик также несет ответственность за потерю, недостаток или ущерб (потерю) товаров статья 796 Гражданского Кодекса РФ - называет причины ответственности перевозчика. Основания ответственности между приемкой перевозчика товара и временем до доставки товара получателю являются обязательными. Перевозчик освобождается от ответственности, если он докажет, что потеря, недостаток или ущерб были вызваны обстоятельствами, которые никоим образом не могли быть предотвращены или устранены. Согласно Гражданскому кодексу РФ, в слу-

чае утраты или дефицита товаров ущерб компенсируется перевозчиком в размере такой стоимости товаров;

В случае повреждения (повреждения) товара-сумма суммы, с которой упадет стоимость, если невозможно восстановить поврежденный товар, - сумма, самой стоимости;

В случае утраты заявленной стоимости товаров, В размере такой указанной стоимости товара.

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 не сохранность груза.

Кроме того, основанием для освобождения от ответственности за убытки или повреждение товара являются навигационные ошибки и прибытие в пункт назначения товаров, на которых имеется соответствующими нормам пломбами, отсутствие следов вскрытия и надлежащее место, где товар хранится. Получается, что в Гражданском кодексе РФ мы видим правила об ответственности перевозчика, а в КТМ РФ-правила об ответственности и ограничениях. Поэтому эти специальные правила, освобождающие носителя от ответственности, являются нарушением гражданского права, хотя и активно используются в судебной практике. Правила о навигационной ошибке и освобождения от ответственности возвращают нас к Гаагским правилам [3], потому что они являются обязательными (ответственность перевозчика охватывает около 17 причин, которые основываются на принципе презюмируемой вины) и потому что согласно Роттердамским правилам (Конвенция ООН о международных грузоперевозках на море с 11 Декабря 2008 года, Нью-Йорк, который не вступил в силу) в российском законодательстве были так или иначе отражены. Такая позиция законодателя во многом обусловлена тем, что судовладелец не может контролировать действия или не выступает в роли капитана и экипажа. Так, например, в гамбургских правилах нет правила об ошибках навигации [4].

Конвенция еще не была ратифицирована Россией, но принята некоторыми морскими державами. Она также подчеркивает позицию фактического перевозчика, который является лицом, осуществляющим деятельность по факту, и что перевозчик несет непосредственную ответственность за действие, это лицо и его сотрудники. Фактический перевозчик несет ответственность только в том случае, если ущерб был причинен в течение времени, в течение которого товар был в собственности. Ответственность этого лица ограничена и вполне приемлема для фактического перевозчика, заключившего такой договор. Это, в свою очередь, отражает основной подход Гражданского кодекса, когда исполнители могут ссылаться на третьих лиц и нести ответственность за свои действия. Конечно, это позволяет заключить соглашение об освобождении или ограничении ответственности, но при этом необходимо строго соблюдать требования закона, тем более что срок действия такого договора, второй-имущественный документ не выдается-

ся. Автор согласен с таким подходом, при котором при существенных основаниях возможно сокращение сферы ответственности по соглашению сторон, но в любом случае нельзя допустить злоупотребления правом скрываться в торговых сделках.

Чтобы описать ответственность перевозчика, остановимся на статье 794 ГК РФ пункте 1, касающейся крушения транспортных средств, грузящих груз. КТМ в Российской Федерации не раскрывает подробно и подробно ответственность перевозчика за отказ предоставления транспортного средства для погрузки товара, хотя перевозчик должен письменно сообщить отправителю состояние готовности судна или данное действие перевозчика возникает в виде ущерба для отправителя. Основанием для освобождения от ответственности являются форс-мажорные обстоятельства, стихийные бедствия, война, прекращение или временное ограничение перевозки в соответствии с установленной законом процедурой и в других случаях в соответствии с правилами и правилами перевозки. Последние, в свою очередь, только повторяют эти правила.

В судебных процессах доказательств и доказательств сторон часто недостаточно сильны и документированы, поэтому на практике освобождение перевозчика от ответственности из-за навигационных ошибок не просто. В судебных процессах получатель обычно должен доказать, что перевозчик намеренно вызвал навигационную ошибку, чтобы избежать 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" часть груз и ссылаясь на ст.167 КТМ, однако Суд навигационной данную ошибку не признал, по причине того, что экипаж несвоевременно доложил об аварии капитану судна и не были приняты меры к выявлению и устранению повреждения, из-за которого на судно поступала забортная вода [6]. Анализируя нормы иностранного и Российского законодательства, а также правоохранительную практику судов, можно сделать вывод, что владельцы грузов прибегают к различным видам транспорта, поскольку навигационные ошибки были и будут, но только мореплаватели освобождены от юридической ответственности и чем больше количество таких ошибок, тем менее крупные предприниматели не смогут вести прочные торговые отношения с перевозчиком, потому что они несут убытки, причиняют ущерб своим товарам, задержки, страховые случаи и т.д.

ВЫВОДЫ

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.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. "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), 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 коносаментах 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

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

8. "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)

9. "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)

10. "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)

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

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

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

Статья поступила в редакцию 26.02.2020

Статья принята к публикации 27.08.2020