



Кумалагова Татьяна Тамерлановна

Ответственность перевозчика за несохранность груза по договору международной морской
перевозки груза

Специальность 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право; семейное
право; международное частное право

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

29 СЕН 2011

МОСКВА – 2011

Диссертация выполнена на кафедре гражданского и трудового права юридического факультета Российского университета дружбы народов.

Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент

Ермакова Елена Петровна

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор

Калпин Александр Григорьевич,

Национальный исследовательский университет

«Высшая школа экономики»

кандидат юридических наук

Вольнов Александр Евгеньевич,

Старший юрист Московского филиала

компаний с ограниченной ответственностью

"Декерт Раша" (Дэлавер).

Ведущая организация: Академия Федеральной службы безопасности

Российской Федерации

Защита состоится «19» октября 2011 года в 17 часов 00 минут на заседании Диссертационного совета ДМ 212.203.21 при Российском университете дружбы народов и Всероссийской академии внешней торговли по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.6, ауд. 347.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке Российского университета дружбы народов по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.6.

Автореферат разослан « » сентября 2011 года.

Ученый секретарь диссертационного совета,

кандидат юридических наук, доцент



Е.П. Ермакова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Морской транспорт играет важную роль в мировой экономике. По оценке ЮНКТАД общий объем грузооборота, который приходится на долю морского транспорта, составляет 80% от общемирового грузооборота. В 2010г. мощности мирового торгового флота были увеличены на 7%. Общий дедвейт морских судов составил 1270 млн. тонн¹. В 2010г. на фоне международного экономического кризиса доля морских перевозок снизилась по сравнению с 2009г. на 4, 5 %. Однако, при этом необходимо так же отметить, что общий объем мировой торговли за период 2009-2010гг. снизился на 13,7%², что указывает на возрастающую роль морского транспорта в период экономического кризиса.

Для Российской Федерации морские перевозки грузов так же играют немаловажную роль, об этом говорит только лишь тот факт, что протяженность морских границ России - 44 300 км, при том, что общая их протяженность - 58 600 км. Именно морским транспортом перевозится около 60% экспортно-импортных грузов. Среди них особое место занимают нефть и нефтепродукты, метал и различные руды, каменный уголь и кокс, лесные грузы³ – доходы от реализации которых составляют существенную часть бюджета Российской Федерации. Можно сказать, что торговый флот является главным материальным средством обеспечения международного грузооборота и средством налаживания торговых связей для Российской Федерации.

Такой успех морских грузоперевозок зачастую связывают с их низкой себестоимостью, большой грузоподъемностью морских судов, с наибольшей, по сравнению с другими видами транспорта, экологической безопасностью (за исключением перевозок нефтепродуктов), возможностью доставки в разные порты, где проходят морские линии и т.д.

¹ Review of Maritime Transport 2010 //UNCTAD: [сайт]. URL: <http://www.unctad.org/templates/webflyer.asp?docid=14218&intItemID=2068&lang=1> (дата обращения: 16.05.2011).

² Там же.

³ См.: Основные показатели транспортной деятельности в России, 2010г.(Basic indicator of Transport in Russia) // Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_55/iss WWW.exe/ Stg/02-51.htm. (дата обращения: 16.05.2011).

Большие объемы грузов, перевозимых морским транспортом, как во всем мире, так и в частности в России, а так же существенные риски и опасности на море, влияющие на сохранность грузов, ведут к обострению вопросов ответственности морского перевозчика за груз для всех заинтересованных сторон, так как именно сохранная перевозка груза является основной целью договора международной морской перевозки груза. В этой ситуации особое значение приобретают правовые механизмы регулирования ответственности морского перевозчика за груз, которые существенно отличаются от правовых механизмов регулирования общегражданской ответственности за нарушение договорных условий.

В настоящий период сложилось четыре самостоятельных международных режима ответственности морского перевозчика, каждый из которых по-разному регулирует одни и те же вопросы ответственности морского перевозчика за груз. Именно поэтому на современном этапе развития международное законодательство в области торгового мореплавания отличает сложность структуры и противоречивость.

В этом разрезе особенный интерес представляет изучение национального права РФ и других стран в его взаимосвязи с международными конвенциями.

Сказанное обуславливает актуальность комплексного и всестороннего исследования правовых проблем ответственности международного морского перевозчика за груз, возникающих как на внутринациональном, так и на международном уровнях.

Степень научной разработанности темы исследования. В советской и российской цивилистической науке уделяется достаточное внимание вопросам правового регулирования ответственности международного морского перевозчика за груз.

В советский период вопросы, касающиеся ответственности морского перевозчика за груз по договору международной морской перевозки груза, исследовали такие ученые как: Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский, К.И. Александрова, А.Д. Кейлин, А.Г. Калпин, О.С. Иоффе, И.С. Жилин, Л.М. Егоров, Т.П. Гревцова, Ф.С. Бойцов и другие.

К российским исследователям проблем договора морской перевозки можно отнести: А.С. Кокина, К.В. Холопова, А.С. Лободу, В.В. Шутенко, Н.Е. Чарцеву, С.Н. Братуся, Р.С. Стоянову, а так же других авторов.

К иностранным авторам, предметно исследовавшим обозначенную тему можно отнести: В. Тетли, Харди Айвами, Ч. Блека, П. Манку, Я. Рамберга, С. Баукхена, Карвера, М.А. Чорли, А.В. Кнауфа и т.д.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в связи с ответственностью перевозчика за несохранность груза по договору международной морской перевозки.

Предметом исследования выступают нормы международного и внутригосударственного права стран Англии, Франции, США, Германии и России, регулирующие правоотношения в области ответственности морского перевозчика за груз.

Целью исследования явилось всестороннее комплексное исследование института ответственности морского перевозчика как в целом, так и отдельных его элементов. Особую значимость для исследования приобрели вопросы сущности и юридической природы договора международной морской перевозки грузов, развития и современного состояния национального и международного законодательства, регулирующего ответственность морского перевозчика за груз, основных обязанностей перевозчика по отношению к грузу, сущности ответственности перевозчика за груз, а так же вопросы, касающиеся причин возникновения и современного состояния института ограничения ответственности перевозчика.

В соответствии с указанной целью в диссертации ставятся следующие **задачи**:

- Определить правовую природу, обозначить стороны договора международной морской перевозки груза и исследовать его различные формы. Обосновать договор чартера в качестве одного из видов договора и перевозки.
- Исследовать генезис и современное состояние международного и внутринационального права, регулирующего ответственность морского перевозчика, выявить их внутреннюю взаимосвязь и взаимное влияние друг на друга.

- Изучить основные обязанности перевозчика по отношению к грузу и судну, неисполнение или ненадлежащее исполнение которых ведет к возникновению ответственности морского перевозчика за груз.
- Раскрыть значение понятия ответственности международного морского перевозчика за груз и определить ее особенности.
- Выявить и исследовать особенности ответственности морского перевозчика за утрату, недостачу и порчу груза.
- Проанализировать общую аварию и навигационную ошибку в качестве институтов ограничения ответственности перевозчика.
- Провести исследование материальных пределов ответственности международного морского перевозчика.

Теоретическую основу диссертационного исследования составляют труды перечисленных ниже отечественных авторов: А.В.Авсов, К.И. Александрова, М.А. Аллахвердов, В.В. Алтунин, М.М. Богуславский, М.И. Брагинский, С.Н. Братусь, В.Н. Гаврилов, В.А. Егизаров, К.Ф. Егоров, И.С. Жилин, П.Л. Землянский, В.Н. Захватаев, Г.Г. Иванов, О.С. Иоффе, А.Г. Калпин, А. Д. Кейлин, А.С. Кокин, В.А. Косовская, С.Н. Лебедев, А.И. Лобода, А.Л. Маковский, Л.А. Рюмина, О.Н. Садиков, В.Ф. Сидорченко, А.В. Тонких, К.В. Холопов, Г.Ф. Шершеневич и т.д. Среди зарубежных авторов, исследовавших проблемы ответственности перевозчика за груз, можно выделить следующих: М. Бандок (M. Bando), С. Баукхен (S.Baughen), Р. Форс (R. Force), П. Григгс (P.Griggs), Р. Уильямс (R. Williams), Карвер (Carver), М.А. Чорли (M.A. Chorley), Блэк Ч.Л. (Ch. L. Black), Г. Гилмор (G. Gilmore), А. Диамонд (A. Diamond), С. Дор (S. Dor), Л. Гортон (L.Gorton), А.В. Кнауф (A.W. Knauth), Е.Х. Лавсон (E.H. Lawson), Р.А. Вилсон (R.A.Williston), П. Манка (P. Manca), Т.Е. Скраттон (T.E. Scrutton), Сзе Пинг-фат (Sze Ping-fat), В. Тетли (W. Tetley), Т. Твис (T. Twiss), Дж.Ф. Вилсон (J.F. Wilson), Уингуинг Зоу (Yingying Zou) и т.д.

Методологическую основу исследования составили общенаучный и диалектический методы, метод познания, метод системно-структурного анализа, формально-логический метод, анализ и синтез. Диссертантом были так же

использованы специальные юридические методы, среди которых: историко-правовой, сравнительно-правовой, метод правового регулирования.

Научная новизна состоит в том, что в диссертации исследованы практические и теоретические вопросы, касающиеся ответственности международного морского перевозчика за груз. Некоторые из исследуемых вопросов ранее не являлись предметом всестороннего правового исследования в отечественной правовой доктрине.

Существенная особенность настоящего диссертационного исследования состоит в том, что автором впервые в российской доктрине в рамках диссертационного исследования была исследована Международная конвенция о полностью или частично морской перевозке грузов 2008г. (Далее Роттердамские правила) в качестве международного нормативного акта, регулирующего ответственность морского перевозчика за груз.

Были исследованы некоторые англо-американские концепции права, регулирующего отношения в области торгового мореплавания, диссертант так же проанализировал возможность их применения в условиях российской правовой системы. Автором были изучены многочисленные судебные решения российских и зарубежных судебных органов, которые не подвергались изучению в российской цивилистической науке ранее.

Диссертантом были сделаны конкретные предложения по совершенствованию законодательства и правоприменительной практики, позволяющие повысить сохранность морских грузоперевозок и наиболее оптимально способствовать защите прав перевозчиков и судовладельцев.

Положения, выносимые на защиту:

1. В связи с неопределенностью формулировки ст. 787 ГК РФ в доктрине сложились противоречивые взгляды на правовую природу договора чартера. Автор пришел к выводу, что договор чартера является самостоятельным видом договора перевозки с особым условием – предоставления всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств.

Диссертант обосновывает внесение соответствующих изменений в ст. 787 ГК РФ (см. – предложения диссертанта по совершенствованию действующего законодательства).

2. Исследовав англо-американскую «теорию стадий» приведения судна в мореходное состояние, в соответствии с которой судно должно достигнуть состояния окончательной мореходности лишь на момент выхода его в рейс, диссертант приходит к выводу о возможности применения положений этой теории российским правоприменителем.

3. «Каталог исключений» из ответственности морского перевозчика за порчу и недостачу груза, который вводит дополнительные основания для освобождения перевозчика от ответственности, помимо отсутствия в его действиях вины, предусмотренный п.1 ст. 166 Кодекса торгового мореплавания РФ (Далее КТМ РФ 1999г.) (был привнесен в российское законодательство из права Англии), является неудобным и непонятным для российского правоприменителя. Так, ст. 796 ГК РФ презюмирует принцип виновной ответственности перевозчика, кроме того этот принцип находит свое отражение в пп. 12 п. 1 ст. 166 КТМ РФ 1999г., этот факт сам по себе предполагает, что наличие каких-либо иных обстоятельств, которые освобождают перевозчика от ответственности, кроме как отсутствие вины в его действиях, является несостоятельным. В связи со сказанным, автор приходит к выводу о необходимости изъятия «каталога исключений» из КТМ РФ 1999г.

4. Ст. 168 КТМ РФ 1999г. содержит в себе перечень обстоятельств, которые освобождают перевозчика от ответственности в случае недостачи и повреждения груза. Среди них: 1) прибытие груза в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя; 2) доставка груза в исправной таре без следов вскрытия в пути; 3) прибытие груза, перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя. По мнению диссертанта, точка зрения о презумпции невиновности перевозчика, основанная на перечисленных случаях в отношении порчи грузов, является необоснованной. Наличие данных обстоятельств вовсе не означает, что перевозчик невиновен в повреждении груза. В соответствии со сказанным, диссертант пришел к выводу о необходимости сохранения

презумпций невиновности перевозчика, предусмотренных ст. 168 КТМ РФ 1999г., лишь для фактов утраты и недостачи груза.

5. Норма п.3 ст.166 КТМ РФ 1999г. предусматривает, что, независимо от сообщения об утрате груза перевозчиком, груз считается полностью утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на его получение в течение 30 календарных дней с момента срока установленного сторонами для выдачи груза. Указанное правило воспроизводит норму права, установленную в п.3 ст. 5 Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (Далее Гамбургские правила) с одним большим исключением. Указанная норма устанавливает более продленный срок для признания груза утраченным – 60 дней. Исходя из того, что автор считает срок 30 дней недостаточным, а так же ставящим российских перевозчиков в более уязвимое положение по сравнению иностранными. Предложено внести изменения в п. 3 ст. 166 КТМ РФ 1999г. (см. – предложения диссертанта по совершенствованию действующего законодательства).

6. Автор пришел к выводу о том, что в случае порчи груза в результате морской перевозки, в соответствии со ст. 169 КТМ РФ 1999г., перевозчик обязан, в том числе, вернуть стоимость полученного им фрахта, если фрахт не входит в стоимость утраченного или поврежденного им груза. Из чего следует, что перевозчик должен вернуть в случае порчи груза 100% стоимости перевозки. Каких либо параметров кроме самого факта порчи груза, для определения суммы фрахта, подлежащей возмещению, законодатель не приводит. Диссертант пришел к выводу о необходимости введения дополнительных параметров для определения суммы фрахта, подлежащей возмещению в случае порчи груза: степень утраты кондиционных свойств груза, а так же параметра пройденного судном пути. В соответствии со сказанным, предложено изменить п. 1 ст. 165 КТМ РФ 1999г. (см. – предложения диссертанта по совершенствованию действующего законодательства).

7. Правило о навигационной ошибке, закрепленное ст. 167 КТМ РФ 1999г., предусматривает освобождение перевозчика от ответственности даже в том случае, когда ошибка совершена умышленно или по грубой неосторожности. Такое положение представляется необоснованным и противоречащим общим принципам справедливости и воспитательно-превентивной функции права. В соответствии со

сказанным, диссертантом доказана необходимость введения ответственности перевозчика за навигационную ошибку в случае наличия вины или грубой неосторожности путем внесения поправок в ст. 167 КТМ РФ 1999г. (см. – предложения диссертанта по совершенствованию действующего законодательства).

8. Практическую сложность представляет собой вопрос разграничения навигационной ошибки и коммерческой ошибки (ошибки в обращении с грузом). При этом диссертантом была исследована англо-американская концепция о «первичном намерении», в соответствии с которой разделение навигационной и коммерческой ошибки должно происходить в зависимости от того, на что была направлена основная цель действий перевозчика: на судно или на груз. В том случае, если целью действия перевозчика являлось судно – действия необходимо квалифицировать в качестве навигационной ошибки; в том случае, если первичной целью являлся груз – следует говорить о коммерческой ошибке. В соответствии со сказанным, диссертантом было предложено внести изменения в ст. 167 КТМ РФ 1999г. (см. – предложения диссертанта по совершенствованию действующего законодательства).

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования состоит в возможности использования полученных автором результатов в целях совершенствования законодательства и правоприменительной практики в области правового регулирования ответственности международного морского перевозчика за груз. Рекомендации, которые содержит работа, могут быть использованы законодательными и судебными органами, образовательными и научно-исследовательскими организациями. Положения диссертации могут быть так же использованы учебными заведениями при подготовке специалистов в области юриспруденции.

Апробация результатов диссертационного исследования: по результатам диссертационного исследования был подготовлен научный доклад, который был заслушан и обсужден на заседании кафедры гражданского и трудового права юридического факультета Российского университета дружбы народов.

Отдельные положения работы были отражены в публикациях автора по теме диссертационного исследования, а так же в докладах диссертанта на конференциях

«Сравнительное право и проблемы частноправового регулирования» в 2009г. и 2010г.

Предложения автора нашли свое практическое применения в работе диссертанта юристом по претензионной работе в ООО «ЖелДорЭкспедиция».

Структура работы состоит из введения, трех глав, охватывающих девять параграфов, заключения, списка использованной литературы, нормативных правовых актов.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении автор обосновал актуальность темы исследования; сформулировал цель и основные задачи; сформулировал выводы, выносимые на защиту; обосновал научную новизну исследования; проанализировал степень разработанности темы в цивилистической литературе; доказал теоретическую и практическую значимость исследования; указал на методы, использованные при работе над диссертацией; раскрыл теоретические основы работы; привел сведения об апробации работы и внедрении ее результатов.

Глава первая «Договор международной морской перевозки груза» посвящена анализу договора международной морской перевозки груза в качестве одного из структурных составляющих международного частного права. Подробно рассмотрены основные элементы указанного договора и их особенности. Так же уделено внимание источникам правового регулирования ответственности морского перевозчика за несохранность груза. Глава первая диссертационного исследования объединяет три параграфа.

В первом параграфе «Понятие, правовая природа и стороны договора международной морской перевозки груза» автором исследован договор международной морской перевозки груза. Подробно проанализированы два основных взгляда на этот договор, различия которых связаны с разностью корней рассматриваемого договора в странах англо-саксонской и континентальной системы права. В первой группе стран договор перевозки явился результатом развития самостоятельного института зависимого держания. В государствах континентальной

системы права договор перевозки не выделялся в качестве отдельного и самостоятельного.

Автором был проведен детальный анализ элементов договора международной морской перевозки грузов, в ходе которого было определено, что предмет договора морской перевозки грузов - перемещение груза из порта отправления в порт назначения. Основной целью, договора является выдача груза в порту назначения. Диссертант определил договор международной морской перевозки в качестве взаимного, возмездного и срочного. Исследуемый договор может иметь как реальный, так и консенсуальный характер. Для договора морской перевозки российское законодательство и международные конвенции предусматривают письменную форму.

Наличие двух способов эксплуатации морских судов: нерегулярное рейсовое плавание (трамповое судоходство) и регулярное плавание (линейное судоходство) определяет существование двух форм договора морской перевозки груза: 1) договор с условием предоставления всего судна, его части, или определенных судовых помещений (чартер) используется для перевозок в трамповом судоходстве; 2) без такого условия (этот вид перевозки в законодательстве особого названия не имеет, но в правовой доктрине и мореходной практике его принято именовать как договор перевозки по коносаменту) используется при линейных перевозках.

В рамках изучения исследуемого вопроса был проведен анализ сущности договора чартера. Было установлено, что договор чартера представляет собой разновидность договора перевозки с особым условием.

Автор так же обращает внимание на то, что анализ субъективного состава договора перевозки необходимо проводить в зависимости от его формы. Для договора чартера его сторонами являются фрахтовщик и фрахтователь; для договора перевозки по коносаменту – отправитель и перевозчик. При этом, общей стороной для обоих видов договоров является получатель.

В параграфе втором «Источники правового регулирования ответственности международного морского перевозчика за груз» автор поставил цель проследить процесс формирования и современное состояние правовых регуляторов

ответственности морского перевозчика как на международном, так и на внутринациональном уровне.

Было отмечено, что основных видов источников в международном частном праве четыре: международные договоры; внутреннее законодательство; судебная и арбитражная практика; обычаи.

Исследовав международно-правовые регуляторы ответственности морского перевозчика за груз, диссертант приходит к выводу о том, что на данный момент существует четыре основных правовых режима такой ответственности. Это обосновано существованием четырех конвенций, регулирующих указанный вопрос, а именно: Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924г. (Далее Гагские правила); Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924г. от 1968г. (Далее Гагско-Висбийские правила); Гамбургские правила и Роттердамские правила. Автор особо акцентировал свое внимание на проблеме различного регламентирования перечисленными конвенциями одних и тех же вопросов, что никоим образом не способствует унификации регулирования ответственности морского перевозчика за груз.

Большое значение для международно-правового регулирования ответственности морского перевозчика имеют обычаи. Так, в 1950г. были приняты Йорк-Анверптенские правила, однако, с тех пор они пересматривались уже три раза: в 1974г, 1994г. и 2004г. Йорк-Антверпенские правила 2004г. представляют собой подробный свод постановлений относительно того, какие убытки могут считаться общей аварией и как должен определяться их размер. При этом, указанный документ не имеет обязательной силы и является кодифицированным обычаем.

Другим обычаем, регулирующим деятельность перевозчика и, имеющим большое значение, являются правила ИНКОТЕРМС, которые представляют собой правила по толкованию наиболее распространенных терминов в области внешней торговли. Последняя редакция ИНКОТРЕМС относится к 2010г.

Автором так же был изучен вопрос национально-правового регулирования ответственности морского перевозчика, при этом была исследована правовая система России, Франции, Германии, США и Англии. На основании полученных

данных был сделан вывод, что ни в одной из анализируемых стран нет единого универсального акта, регулирующего договор морской перевозки. В зависимости от системы права, в состав которого входит право того или иного государства, на первый план выходят различные правовые регуляторы: для стран континентального права – нормативные акты, для стран англо-саксонской системы права – правовой прецедент.

В параграфе третьем «Основные обязанности перевозчика по договору международной морской перевозки грузов» проанализированы обязанности перевозчика, за неисполнение и за ненадлежащее исполнение которых перевозчик несет ответственность. Одна из основных обязанностей перевозчика - обязанность подачи исправного транспортного средства. Автор отмечает, что эта обязанность имеет императивный характер, закрепленный ст. 124 КТМ РФ 1999г. и носит относительный характер, так как, в соответствии со ст. 4 Гагтско-Висбийских правил и положениями п. 5 ст. 17 Роттердамских правил, перевозчик должен проявить должную заботливость по приведению судна в мореходное состояние. Причем, критерии должной заботливости надлежит устанавливать в каждом случае отдельно в зависимости от обстоятельств дела. В соответствии со ст. 124 КТМ РФ 1999г., исполняя обязанность по приведению судна в мореходное состояние, перевозчик должен выполнить следующие действия: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза.

Другой основной обязанностью морского перевозчика является обязанность надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их. Эта обязанность находит свое отражение в п. 1 ст.150 КТМ РФ 1999г., п.2 ст.3 Гагтско-Висбийских правил и п.1 ст.12 Роттердамских правил. При осуществлении указанной обязанности, так же как и при приведении судна в мореходное состояние, особое значение приобретает критерий разумной заботливости перевозчика

В главе второй «Ответственность перевозчика за отдельные виды нарушений договора международной морской перевозки грузов» нашли свое отражение вопросы сущности ответственности морского перевозчика за груз в целом, а так же вопросы ответственности морского перевозчика за порчу и недостачу груза в частности. Указанная глава состоит из трех параграфов

В параграфе первом «Общие положения об ответственности международного морского перевозчика за груз» рассмотрены вопросы понятия ответственности морского перевозчика, ее сущности и особенностей. При этом, ответственность морского перевозчика охарактеризована в качестве одного из видов общегражданской ответственности, которому присущи все признаки родового понятия. Однако, ответственность международного морского перевозчика имеет так же свои особенности среди которых: специальный предмет регулирования; осложненность иностранным элементом; наличие более широкого круга обстоятельств, исключающих ответственность; возмещение ущерба не в полном объеме, а лишь в пределах действительной стоимости имущества.

Особое внимание диссертанта привлек вопрос оснований для возникновения ответственности международного морского перевозчика. Так, в работе было отражено, что в соответствии со ст. 401 и ст. 796 ГК РФ, обязательным условием для возникновения ответственности перевозчика является его вина. В нарушение это принципа в п.1 ст. 166 КТМ РФ 1999г. дополнительно приводится перечень обстоятельств, исключающих ответственность перевозчика, что в свою очередь вызывает возникновение споров об основаниях ответственности морского перевозчика. Одна группа авторов считает, что основанием возникновения ответственности морского перевозчика является его вина, другая группа ученых считает, что перевозчик несет ответственность во всех случаях, кроме тех, которые прямо названы законом, как случаи, исключающие ответственность.

Доказывая, что положения КТМ РФ 1999г., вводящие дополнительные условия освобождения перевозчика от ответственности, кроме отсутствия его вины являются необоснованными, автор вносит предложение об упразднении «каталога исключений» из состава КТМ РФ 1999г.

В параграфе втором «Ответственность международного морского перевозчика за утрату и недостачу груза» автор анализирует недостачу и утрату груза как отдельный вид ненадлежащего исполнения услуг, возникающий в ходе реализации договора международной морской перевозки груза. При этом, диссертант указывает на то, что для определения факта недостачи груза необходимо установить несоответствие количества груза в пункте назначения с количественными параметрами, указанными в транспортном документе. Различные международные конвенции по-разному регулируют обязанность перевозчика по внесению количественных параметров в транспортный документ. Так, Гагскими правилами в п.3.ст.3 предусмотрена обязанность перевозчика вносить сведения о количестве мест и предметов, либо о весе груза. П.1 «а» ст. 15 Гамбургских правил предусмотрена обязанность внесения в коносамент сведений как о количестве мест, так и о весе груза. Именно эта концепция была воспринята КТМ РФ 1999г. и закреплена в ст. 166.

Отдельное внимание автор уделит положениям ст. 168 КТМ РФ 1999г., содержащей перечень обстоятельств, который представляет собой некие презумпции невиновности перевозчика в случае порчи и недостачи груза. Среди таких обстоятельств: 1) прибытие груза в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя; 2) доставка груза в исправной таре без следов вскрытия в пути; 3) прибытие груза, перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя. При этом был сделан вывод о том, что презумпция невиновности перевозчика, основанная на указанных случаях в отношении недостачи груза является необоснованной.

Немаловажным так же представляется вопрос утраты груза. П.3 ст.166 КТМ РФ 1999г. предусматривает, что независимо от сообщения об утрате груза перевозчиком, груз считается полностью утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на его получение в течение тридцати календарных дней с момента срока, установленного сторонами для выдачи груза. Такую утрату груза в юридической литературе принято называть юридической утратой. На взгляд диссертанта институт юридической утраты груза способствует наибольшей защите прав грузовладельцев.

Утрата, недостача и порча груза устанавливаются сторонами при выдаче груза. В соответствии со ст.161, 162 КТМ РФ 1999г. и п.6 ст. 3 Гаггско-Висбийских правил, указанные факты находят отражение в специальном уведомлении, которое должно быть сделано перевозчику до или во время выдачи получателю груза. Отсутствие такого уведомления создает презумпцию сдачи груза в том состоянии, которое зафиксировано в транспортном документе. В том случае если потери и убытки неочевидны, такое уведомление может быть подано грузовладельцем в течение трех дней. П.1 ст. 23 Роттердамских правил расширяет этот срок до семи рабочих дней.

В параграфе третьем «Ответственность международного морского перевозчика за повреждение груза» проанализированы вопросы сущности понятия повреждение груза, оснований и размеров ответственности перевозчика за такое нарушение договора перевозки груза.

Для возникновения ответственности перевозчика за повреждение груза качество груза должно измениться в сторону ухудшения, отправление должно приобрести такие характеристики, которые препятствуют его нормальному применению. В соответствии с п. 1 ст. 144 КТМ РФ 1999г., информацию плохом внешнем виде груза в момент его приема к отправке перевозчик обязан внести в транспортный документ в форме оговорки. В юридической литературе, как отечественной, так и англосаксонской, коносамент без оговорок принято называть «чистым» («clean») коносаментом. В связи с этим в практике наиболее остро встал вопрос выдаче так называемых, «гарантийных писем» - документов, которые передаются отправителями в распоряжение перевозчика, в соответствии с которыми отправитель освобождает перевозчика от любой ответственности за убытки, которые может понести перевозчик, выдав «чистый» коносамент. Исследовав правоприменительную практику английских судов и законодательство РФ, диссертантом установлено, что такие письма на практике не представляет собой никакой ценности.

Размер ответственности морского перевозчика имеет свои специфические особенности, определяемые ст. 169 КТМ РФ 1999г., в соответствии с которой: перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза в следующих размерах: 1) за утрату груза - в размере стоимости

утраченного груза; 2) за повреждение груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость; 3) в случае утраты груза, принятого для перевозки с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза. КТМ РФ 1999г. в п.2 ст. 169 устанавливает, что стоимость груза определяется исходя из цены на товарной бирже или, если нет такой цены, исходя из существующей рыночной цены, а если нет ни той, ни другой цены, исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества. Наряду с возмещением стоимости поврежденного и утраченного груза, перевозчик обязан вернуть грузовладельцу стоимость фрахта.

В главе третьей «Ограничение ответственности перевозчика.» автор проанализировал и выявил правовую сущность различных механизмов материального ограничения ответственности перевозчика, а так же обстоятельств, исключающих такую ответственность за порчу и недостачу груза. В состав рассматриваемой главы входит три параграфа.

В параграфе первом «Общая авария как обстоятельство, ограничивающее ответственность международного морского перевозчика за порчу и недостачу груза» на первый план выходят вопросы определения понятия и правового содержания института общей аварии, в качестве одного из правовых механизмов, служащих преодолению ответственности перевозчика за порчу и недостачу груза. Автором установлено, что понятие общей аварии является очень древним, оно было известно Финикийскому праву еще за 1500 лет д.н.э. Первое законодательное определение принципиальной сущности общей аварии было дано в *Ordonance de La Marine* 1861 во Франции. На сегодняшний день наиболее распространенным международно-правовым регулятором отношений в области общей аварии являются Йорк-Антверпенские правила, последняя редакция которых появилась в 2004г. Эти правила не имеют нормативного характера и могут применяться лишь по соглашению сторон.

В соответствии со ст. 284 КТМ РФ 1999г., под общей аварией принято понимать убытки, понесенные в следствие намерено и разумно произведенных случайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии – судна, фрахта и перевозимого груза. Из сказанного следует, что общая авария для

признания ее таковой должна обладать следующими обязательными признаками: 1) чрезвычайный характер расходов и пожертвований; 2) намеренность и разумность (целесообразность); 3) наличие общей опасности для имущества, участвующего в предприятии, в целях спасения от каковой опасности производятся расходы и пожертвования. При этом, необходимо учитывать, что для признания общей аварии как таковой форма вины перевозчика значения не имеет, а, следовательно, необходимо признать общую аварию, как обстоятельство, ограничивающее ответственность международного морского перевозчика.

Расчет суммы убытков, подлежащей возмещению в порядке общей аварии, называется диспашей (от итальянского слова *dispassiare* – освободить, развязывать) и составляется специальными лицами – диспашерами. Ст. 301 КТМ РФ 1999г. устанавливает правила расчета убытков от гибели или повреждения груза, эти правила в свою очередь соответствуют положениям правил XVI и XIX Йорк-Антверпенских правил.

В параграфе втором «Материальные пределы ответственности международного морского перевозчика» исследуется вопрос возникновения юридической сущности и непосредственных пределов ответственности морского перевозчика за порчу и недостачу груза. Автором было установлено, что независимо от фактического размера причиненного ущерба, в отношении отдельных требований ответственность перевозчика ограничивается определенной суммой. В национальном законодательстве Западноевропейских государств ограничение ответственности появилось в XVI в. и было направлено на привлечение капиталов в сферу морской деятельности⁴.

В соответствии с п. 1 ст. 170 КТМ РФ 1999г., в случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждение принятого для перевозки груза не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. В соответствии со ст. 172 КТМ РФ 1999г., перевозчик и его

⁴ Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. - Л.: Судостроение, 1984. – 205с.

работники и агенты утрачивают право на ограничение своей ответственности в случае, если недостача или порча груза произошли по причине их собственного действия или бездействия, совершенных умышленно и по грубой неосторожности. Необходимо так же отметить, что различные международные конвенции по-разному регулируют предел суммы ответственности морского перевозчика. Так, в соответствии с Гаагскими правилами, материальный предел ответственности перевозчика составляет 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза; Гаагско-Висбийские правила устанавливают сумму, равную 10000 тыс. франков Пуанкаре за место груза, либо 30 франков Пуанкаре за один килограмм массы брутто в зависимости от того, какая сумма выше; Гамбургские правила ограничиваются суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто, утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше; Роттердамские правила устанавливают сумму ограничения ответственности 875 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетные единицы за килограмм веса брутто в зависимости от того, какая сумма выше.

Диссертантом так же было установлено, что на данный момент существует большая разность сумм ограничения ответственности морского перевозчика, устанавливаемых национальным законодательством различных государств. Это связано с тем, что ч. 2 ст. 9 Гаагских правил предоставляет странам участникам конвенции право переводить золотые фунты стерлингов в единицы своей системы. Из-за отсутствия официальной цены золота государства различным образом пересчитали пределы ответственности, выраженные в золотых франках, в свои национальные валюты.

Параграф третий «Навигационная ошибка – обстоятельство, исключающее ответственность международного морского перевозчика» посвящен одному из наиболее сложных и спорных институтов ответственности морского перевозчика – навигационной ошибке. В соответствии с п. 2 ст. 4 Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, навигационная ошибка есть ни что иное, как небрежность, или упущение капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном. За такую ошибку перевозчик ответственности не несет. Ст. 167

КТМ РФ 1999г. так же предусматривает институт навигационной ошибки в отношении действий капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана. Существование этот института в международном и внутринациональном праве многие ученые связывают с повышенно опасностью и рискованностью деятельности, осуществляемой морским перевозчиком в рамках торгового мореплавания. При этом, необходимо отметить, что Гамбургские и Роттердамские правила исключают навигационную ошибку, как основание освобождения перевозчика от ответственности.

В соответствии с англо-американской концепцией, навигационную ошибку принято рассматривать в двух ее проявлениях: ошибки в навигации - ошибки в организации непосредственно процесса плавания судна; ошибки в управлении судном - ошибки в обращении с судовыми механизмами и приборами. Исследовав правоприменительную практику (Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 27 мая 2008 г. N Ф03-А51/07-1/3726), диссертант пришел к выводу о том, что рассматриваемая концепция нашла свое отражение так же в деятельности российских арбитражных судов.

П.2 ст. 4 Гаагских правил устанавливает, что служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться положениями статьи о навигационной ошибке, если ущерб явился результатом действия или упущений, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможности причинения ущерба. При этом, на основании анализа российского законодательства и правоприменительной практики диссертантом установлена возможность освобождения перевозчика от ответственности в результате навигационной ошибки вне зависимости от формы вины.

Большой проблемой в правоприменительной практике является решение вопроса о разграничении навигационных и «коммерческих ошибок» - ошибок в обеспечении сохранности груза в том случае, когда в результате одних и тех же действий ущерб причинен одновременно и грузу и судну. По мнению автора для целей разделения коммерческой и навигационной ошибки следует использовать такое основание как направленность действий причинителя вреда. В американской судебной практике

это правило принято называть «правилом о первичном намерении», которое было выведено в деле *Grace Line, Inc. v. Todd Shipyards Corp.*, в соответствии с которым, в отсутствие четких параметров для разграничения навигационной и коммерческой ошибки, судья указал на то, что если основная цель действий была направлена на корабль - на лицо навигационная ошибка. А если основной целью действий является воздействие на груз, то следует говорить о коммерческой ошибке⁵.

В **Заключении** формулируются и обобщаются основные выводы диссертационного исследования, вносятся теоретически и практические рекомендации по совершенствованию законодательства и правоприменительной практики.

**Предложения диссертанта по совершенствованию действующего
законодательства**

Настоящая редакция норм российского права	Предложения по совершенствованию российского законодательства
Ст. 787 ГК РФ. Договор фрахтования По договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами	Ст. 787 ГК РФ. Договор <i>чартера</i>. По договору <i>чартера перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения, предоставив для этого всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов.</i> Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами.

⁵ Tetley W. *Marine Cargo Claims*. V.1. 4 ed. – Toronto: Thomson Carswell, 2008. – 953p.

Ст. 168 КТМ РФ 1999г. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.	Ст. 168 КТМ РФ 1999г. Перевозчик не несет ответственность <i>за утрату</i> принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.
П. 3 ст. 166 КТМ РФ 1999г. Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на получение груза, в течение тридцати календарных дней по истечении установленного пунктом 2 настоящей статьи срока выдачи груза.	П. 3 ст. 166 КТМ РФ 1999г. Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на получение груза, в течение <i>шестидесяти</i> календарных дней по истечении установленного пунктом 2 настоящей статьи срока выдачи груза.
П. 1 ст. 165 КТМ РФ 1999г. За груз, утраченный при его перевозке, фрахт не взимается и, если он уплачен вперед, возвращается. В случае, если утраченный груз окажется впоследствии спасенным, перевозчик	П. 1 ст. 165 КТМ РФ 1999г. За груз, утраченный при его перевозке, фрахт не взимается и, если он уплачен вперед, возвращается. В случае, если утраченный груз окажется впоследствии спасенным, перевозчик имеет право на

имеет право на фрахт в размере, пропорциональном пройденному судном расстоянию. При исчислении фрахта за фактически пройденное судном расстояние учитывается соотношение части пути, пройденного судном с грузом, и протяженности всего пути обусловленного рейса судна, а также соотношение расходов, затрат времени и труда, опасностей, которые связаны с пройденным судном с грузом расстоянием, и тех, которые обычно приходится на оставшуюся часть пути.	фрахт в размере, пропорциональном пройденному судном расстоянию, а также пропорциональном количеству спасенного груза. <i>В случае, если груз подвергся порче при его перевозке, фрахт за него взимается пропорционально сохранившимся за ним его полезных свойств, а так же, пропорционально пройденному судном расстоянию.</i> При исчислении фрахта за фактически пройденное судном расстояние учитывается соотношение части пути, пройденного судном с грузом, и протяженности всего пути обусловленного рейса судна, а также соотношение расходов, затрат времени и труда, опасностей, которые связаны с пройденным судном с грузом расстоянием, и тех, которые обычно приходится на оставшуюся часть пути.
Ст.167 КТМ РФ 1999г. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана	Ст. 167 КТМ РФ 1999г. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна,

судна, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка).	других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка). К действиям по судовождению или управлению судном не могут быть отнесены те действия, которые предпринимаются в первую очередь в интересах груза. <i>Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное настоящей статьей, если доказано, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка его доставки явились результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.</i>
---	--

По теме диссертационного исследования опубликованы следующие работы в ведущих рецензируемых научных журналах, включенных в перечень ВАК

Минобрнауки России:

1. Кумалагова Т.Т. Навигационная ошибка как основание освобождения перевозчика от ответственности за недостачу и порчу груза//Пробелы в российском законодательстве, 2011, №1. – 115-119с. 0,6 п. л.
2. Кумалагова Т.Т. Вина как необходимое условие ответственности морского перевозчика//Бизнес в законе, 2010, №5. – 141-144с. 0,5 п. л.
3. Кумалагова Т.Т. Определение суммы, подлежащей возмещению перевозчиком за порчу и недостачу груза по договору международной морской перевозки груза//Черные дыры в российском законодательстве, 2011, № 2. – 67-70с. 0,6 п.л.

Кумалагова Татьяна Тамерлановна (Россия)

Ответственность морского перевозчика за несохранность груза по договору
международной морской перевозки груза.

В диссертации рассматриваются вопросы ответственности международного морского перевозчика за порчу и недостачу груза по договору международной морской перевозки грузов. Анализируются работы различных отечественных и зарубежных авторов, а так же национальное и международное право, регулирующие отношения в области торгового мореплавания. Подробно рассматривается договор международной морской перевозки груза: его сущность и элементы. Особую значимость приобрел вопрос понятия ответственности международного морского перевозчика и его ограничительного характера.

Kumalagova Tatiana Tamerlanovna

Liability of maritime carrier for unsafety of goods under a contract of international
maritime transport of cargo.

The thesis deals with the responsibility of the international ocean carrier for damage and shortage of goods under the contract of international carriage of goods. Analyzed the various domestic and foreign authors, national and international law governing relations in the field of merchant shipping. Detail the agreement of international maritime transport of goods: its nature and the elements. Acquired special significance question the concept of responsibility of the international ocean carrier and its restrictive nature.

Заказ № 45-Р/09/2011 Подписано в печать 13.09.2011 Тираж 100 экз. Усл. п.л. 1,25



ООО "Цифровичок", тел. (495) 649-83-30
www.cfr.ru ; e-mail: info@cfr.ru