

Статью рекомендовал к опубликованию д.ю.н., профессор А.Ю. Мордовцев.

Костенко Маргарита Анатольевна

Технологический институт федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Южный федеральный университет» в г. Таганроге.

E-mail: marganat@posuponko.ru.

347928, г. Таганрог, пер. Некрасовский, 44.

Тел.: 88864311427.

Кафедра гражданского права; к.ю.н.; доцент.

Яровая Владлена Владимировна

E-mail: kvv_161@mail.ru.

Тел.: 88864371631.

Кафедра гражданского права; ассистент.

Costenko Margarita Anatolevna

Taganrog Institute of Technology – Federal State-Owned Autonomy Educational Establishment of Higher Vocational Education “Southern Federal University”.

E-mail: marganat@posuponko.ru.

44, Nekrasovskiy, Taganrog, 347928, Russia.

Phone: +78634311427.

The Department of Civil Law; Cand. of Jur. Sc.; Associate Professor.

Yarovaya Vladlena Vladimirovna

E-mail: kvv_161@mail.ru.

Phone: +78634371631.

The Department of Civil Law; Assistant.

ББК 67.5

И.Г. Кузнецов

**ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА
ЗА УТРАТУ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА**

Данная статья посвящена рассмотрению правового регулирования ограничения гражданско-правовой ответственности морского перевозчика. Автор анализирует нормы международных конвенций, российского и зарубежного законодательства о морской перевозке грузов, а также материалы судебной практики в этой области. Особое внимание уделяется проблемным местам ограничения ответственности перевозчика, в том числе вопросам о месте или единице груза и определению конкретного предела ответственности. Автор также рассматривает право отправителя объявить стоимость груза.

Морской перевозчик; ограничение ответственности; пределы ответственности; единица груза; место груза.

I.G. Kuznetsov

**RESTRICTION OF A RESPONSIBILITY OF SEA DELIVERANCE
FOR DAMAGING OF A CARGO**

This article considers the legal regulation of the sea carrier's limitation of liability. The author analyses norms of international conventions, Russian and foreign legislation on sea freight, as well as judicial practice on this matter. Special attention is paid to the problem space of the limitation of liability of sea carriers, including problems of defining a single «package» or unit load and particular limit of liability. The author also examines the right of the sender to declare the freight cost.

Sea carrier; limitation of liability; limits of liability; unit load; package.

Сегодня многие авторитетные международные организации, участники экономической деятельности на морском транспорте и исследователи в области морского права признают необходимость создания более эффективного режима морских перевозок, поскольку нынешнее положение дел не в полной мере отвечает требованиям экономического оборота. Проблема унификации правовых норм, регулирующих отношения в области перевозки грузов морским транспортом, создания единого международного режима перевозок сегодня является одной из наиболее актуальных.

Вопрос о гражданско-правовой ответственности перевозчика и, в частности, о ее ограничении в данной проблеме занимает особое место, поскольку он всегда выступает камнем преткновения в процессе достижения компромисса между интересами грузоотправителей и перевозчиков при очередной попытке выработать такой международный режим.

Цель данной работы – проанализировать нормы международных конвенций, национальных законов о морской перевозке грузов России и некоторых иностранных государств в части регулирования ограничения гражданско-правовой ответственности морского перевозчика, а также судебную практику в этой области.

Проблема гражданско-правовой ответственности морского перевозчика, в том числе ее ограничения, раскрыта в работах российских правоведов: К.Ф. Егорова, А.Г. Калина, Ю.Б. Драгуновой, Г.Г. Иванова, В.Н. Гуцуляка. Данной теме посвящены диссертационные исследования Алтунина В.В., Вяткина В.О., Вольнова А.Е. В российской правовой литературе данная тема разработана слабо, о чем свидетельствует как сравнительно небольшое число научных исследований, посвященных ей, так и тот факт, что в большинстве работ она не являлась главным предметом исследования, а затрагивалась при рассмотрении иных правовых проблем.

Гораздо более детально эта тема разработана в трудах зарубежных исследователей, а особенно тщательно – в США и Великобритании. Известны работы таких ученых, как У. Тетлей, Х. Карана, С. Ван Сентвурд, Д. Уилсон, Г. Мерсер, Р. Томас и др.

В данной работе проанализированы следующие нормативно-правовые акты: Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 г., измененная протоколами 1968 и 1979 годов (Гаагско-Висбийские правила), Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила); Кодекс торгового мореплавания РФ; законы о морской перевозке грузов некоторых государств: США, Тайланда, Аргентины.

В морском праве существует общее ограничение ответственности по большинству морских требований, основанное на вместимости судна или на его стоимости в конце рейса, и ограничение ответственности перевозчика.

В течение XIX в. судовладельцы, особенно перевозчики под британским флагом, достигли такого уровня экономической мощи, что имели возможность извлекать выгоды из такого своего положения, навязывая выгодные им условия грузоотправителям, а число освобождающих оговорок в коносаментах постоянно росло. США стремились защитить интересы своих грузовладельцев, и в 1893 г. был принят Закон Хартера, в соответствии с которым перевозчику запрещалось включать любые условия в коносамент или иной морской документ, посредством которых он полностью освобождается от ответственности за утрату или

повреждение груза, возникшего по его вине. Закон Хартера стал своего рода шаблоном для многих национальных законов и кодексов, многие его положения вошли в Гаагские правила 1924 г.

Понятие места или единицы для целей ограничения ответственности.

В соответствии с п. 5 ст. 4 Гаагских правил перевозчик и судно ни в коем случае не отвечают за потери или убытки, причиненные грузам или в связи с ними, в сумме, превышающей 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза либо эквивалент такой суммы в другой валюте. Данная формулировка содержит ряд неточностей, существенно осложнявших применение этого пункта правил. Во-первых, из данной формулировки неясно, что конкретно считать местом или единицей в случае перевозки насыпных или наливных грузов; во-вторых, считать ли одним местом или единицей неупакованные машины, оборудование, убытки от утраты или повреждения которых зачастую многократно превышают установленный для одной единицы предел ответственности; в-третьих, как определять количество мест или единиц, если груз перевозится в контейнере или ином транспортном приспособлении, и считать ли сам контейнер местом или единицей.

Указанные проблемы были частично решены с принятием Висбийского протокола 1968 г. Гаагские правила, дополненные протоколом 1968 г., принято именовать Гаагско-Висбийскими правилами. Протокол 1968 г. представил новую редакцию п. 5 ст. 4. Во-первых, введена, как пишет Г.Г. Иванов, «дуалистическая» система, которая дает возможность более гибкого подхода к ограничению ответственности [1]. Теперь лимит ответственности устанавливается за место или единицу либо за килограмм массы брутто. Таким образом, решился вопрос о грузах, к которым была неприменима схема расчета исходя из места или единицы. При этом применяться будет тот расчет, который даст большую сумму предела ответственности.

Вторым важным дополнением стало включение подпункта, относящегося к контейнерам и иным транспортным приспособлениям: «Когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление, количество мест или единиц груза, перечисленных в коносаменте в качестве упакованных в такое транспортное приспособление, считается для целей настоящего пункта количеством мест или единиц груза». Таким образом, решающим для определения количества мест в контейнере является то, как именно стороны указали соответствующую информацию в коносаменте.

В странах, где применяются Гаагские правила в редакции 1924 г. были сделаны попытки устранить указанные недостатки путем включения соответствующих норм в национальное законодательство. Так, хотя Аргентина не является участницей Висбийских правил, некоторые их положения были включены в Закон о мореплавании 1973 г. Новая редакция статьи 4.5 – одно из таких положений. Вследствие включения отдельных положений Висбийских правил во внутреннее законодательство Аргентины, суды распространили это решение на случаи, регулируемые Гаагскими правилами [2].

Американский Закон о перевозке грузов морем (COGSA) 1936 г. использует понятие обычной фрахтовой единицы, которое применяется для расчета пределов ответственности в случае, если перевозился неупакованный груз. Обычная фрахтовая единица выводится методом, используемым для расчета фрахта в договоре перевозки, например, вес, размер или стоимость за единицу. Если перевозится упакованный груз, и количество мест указано в коносаменте, расчет предела ответственности производится исходя из количества мест, указанных в коносаменте, вне зависимости от способа расчета фрахта. В случае, если груз перевозится в кон-

тейнере, для целей определения предела ответственности перевозчика по US COGSA редакция коносамента является ключевым фактором. На практике бывает так, что редакция коносамента не позволяет определить количество мест в контейнере. Так, в деле *Marisa v. M/V CMA LA TOUR* коносамент определял груз как 74 товара для домовладений (без дальнейшего описания). Окружной суд Южного Округа Нью-Йорка отверг довод перевозчика о том, что в данном случае следует считать контейнер, в котором перевозился товар, одним местом, указав, что в таких случаях судам следует обращать внимание на единицы, фактически подготовленные и упакованные определенным способом для транспортировки [3].

Гамбургские правила в ст.6 несколько конкретизировали понятие единицы по сравнению с Гаагско-Висбийскими правилами. Для целей ограничения ответственности по Гамбургским правилам указывается, помимо килограмма массы брутто, единица отгрузки. Это уточнение заимствовано и Кодексом торгового мореплавления РФ (ст. 170). Как указывает Г.Г. Иванов, это позволяет для тяжелых грузов применять ограничение за килограмм массы брутто, а для легких – за место или единицу отгрузки (ящик, мешок, бочка), а не единицу, на основании которой производится расчет фрахта [4].

КТМ РФ, как и международные конвенции и законодательства большинства стран, не дают легального определения понятия единицы отгрузки. Однако в законодательстве некоторых государств такое определение установлено. Так, в законах о перевозке грузов морем и о перевозке в смешанном сообщении Тайланда единица отгрузки определяется как единица груза, перевозимого по морю, которая считается как одна и может перевозиться отдельно, например, мешок, бочка, контейнер, ящик, тюк, пачка, упаковка или любая иная единица другого наименования.

Конкретные пределы ответственности. Расчетная единица. Конкретные суммы пределов ответственности перевозчика всегда были объектом споров, поскольку существенно влияют на баланс интересов грузоотправителей и перевозчиков: чем ниже предел, тем сильнее экономические позиции судовладельцев, и наоборот. Кроме того, существенное значение имеет конкретная расчетная единица, в которой установлен предел: такая единица должна быть единой для всех участников международного режима перевозок.

Как уже было указано выше, п. 5 ст. 4 Гаагских правил устанавливал предел ответственности перевозчика в 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза либо эквивалент такой суммы в другой валюте. Ст. 9 устанавливала, что денежные единицы, упомянутые в Конвенции, имеют золотое содержание. Договаривающиеся государства, в которых фунт стерлингов не является денежной единицей, оставляют за собой право переводить суммы, указанные в настоящей Конвенции в фунтах стерлингов, в единицы своей денежной системы с округлением до целых чисел.

Суды во многих странах-участницах Конвенции применяли для расчета пределов ответственности по Гаагским правилам рыночную стоимость золота. Так, в деле *Brown Boveri (Australia) Pty Ltd v. Baltic Shipping Co* [5], суд не принял довод перевозчика о том, что не следует использовать ст. 9, указывающую на золотое содержание расчетной единицы, поскольку такой подход не соответствует реалиям мировой торговли, и указал на то, что суду не следует «националистически» толковать текст Конвенции и не вступать в противоречие с уже имеющейся судебной практикой в других странах-участницах. Однако при ратификации Гаагских правил Соединенные штаты сделали оговорку, устанавливающую, что предел должен составлять 500 долларов, и ряд стран приняли ограничения в своих местных валютах, такие, как Бельгия, Канада, Ирландия, Новая Зеландия, Португалия, Испания,

Швейцария, Сирия и Турция [2]. Как отмечает Пол Майбург, государства, которые перевели предел за место в 100 фунтов стерлингов в свои собственные валюты, почти все не смогли обновлять пределы для учета инфляции и изменений курсов валют [6].

Висбийский протокол 1968 г. установил новый предел ответственности: эквивалент 10 000 франков за место или единицу либо 30 франков за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Согласно п. 5 ст. 4 Гаагско-Висбийских правил франк означает единицу, содержащую 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Предполагалось, что золотая расчетная единица позволит избежать инфляционных процессов, которым подвержены национальные валюты. Однако применение франка Пуанкаре не было успешным. Рыночная стоимость золота была подвержена частым колебаниям, кроме того, в некоторых государствах использовали для расчетов пределов не текущую рыночную стоимость золота, а стоимость золота, официально установленную в этом государстве, что конечно же, не способствовало успешному применению единого международного режима ответственности.

Протоколом 1979 г. был вновь изменен предел ответственности. Согласно новой редакции п. 5 ст. 4 Гаагско-Висбийских правил предел ответственности перевозчика составляет 666,67 расчетных единиц за место или единицу либо 2 расчетных единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. Данная редакция была воспринята, за некоторыми исключениями, российским КТМ (ст. 170). Указанная расчетная единица является единицей специального права заимствования (СДР), как она определена Международным валютным фондом (п. 5 ст. 4 Гаагско-Висбийских правил и ст. 11 КТМ РФ). Стоимость в единицах "специального права заимствования" национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. СДР является корзиной валют, в которую входят доллар США, евро, фунт стерлингов и японская йена, удельный вес которых в корзине составляет соответственно 41,9 %, 37,4 %, 11,3 % и 9,4 % [7].

Гамбургские правила сохранили СДР в качестве расчетной единицы и еще более увеличили предел ответственности до 835 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. При этом, согласно п. 2 ст. 26 Гамбургских правил государства, которые не являются членами международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения п. 1 ст. 26, могут заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в Конвенции и применяемые на их территории, устанавливаются в размере 12 500 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки или 37,5 валютных единиц за один килограмм веса брутто груза. Валютная единица соответствует 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Однако гамбургские правила так и не стали универсальными по многим причинам, среди которых часто указывают и слишком низкий предел ответственности перевозчика.

Роттердамские правила, применяя все ту же СДР, повысили предел ответственности до 875 СДР за место или единицу отгрузки либо 3 СДР за килограмм массы брутто. При подготовке проекта этой новой конвенции велись жаркие споры вокруг размера пределов. Среди противников применения Роттердамских правил Европейский Совет грузоотправителей (ESC), Европейская ассоциация экспе-

дителей, Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA) и др. Практически все противники новой конвенции критикуют ее положения о пределах ответственности. Так, Европейский совет грузоотправителей опасается, что перевозчики смогут значительно снизить пределы своей ответственности по договорам об организации перевозок, навязывая грузоотправителям договорное условие о снижении пределов ответственности на основании ст.80 роттердамских правил [8]. FIATA указывает на то, что пределы ответственности по роттердамским правилам существенно отличаются от пределов, установленных конвенциями для других видов транспорта, в частности Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом, что имеет существенное значение при перевозках в контейнерах в смешанном сообщении [9].

Критике подвергается и само применение СДР в качестве расчетной единицы для целей ограничения ответственности. Так, в п. 14 Декларации Монтевидео, опубликованной группой латиноамериканских экспертов по морскому праву в 2010 г., отмечается, что СДР подвержено инфляции, что с течением времени приведет к постепенному уменьшению фактического предела ответственности [10].

Право отправителя объявить стоимость груза. Как международные конвенции, так и национальное законодательство предусматривают право грузоотправителя до погрузки груза на судно объявить его стоимость. При этом перевозчик лишается права на ограничение своей гражданско-правовой ответственности за утрату или повреждение груза, но только в том случае, если соответствующие данные о стоимости груза внесены в коносамент. В США соответствующая доктрина именуется «fair opportunity doctrine» и означает, что перевозчик должен проинформировать отправителя о пределах ответственности и обеспечить ему «честную возможность» объявить стоимость груза.

Объявление стоимости груза освобождает отправителя от бремени доказывания его стоимости и создает соответствующую презумпцию, т.е. перевозчик не лишен права доказывать иную стоимость. Тем не менее отправители нечасто объявляют стоимость своего груза, поскольку при этом перевозчик имеет право на более высокую ставку фрахта. Так, согласно п. 3 ст. 169 КТМ РФ за перевозку груза с объявленной ценностью с отправителя или получателя взимается плата, размер которой определяется договором.

В вопросе об ограничении ответственности перевозчика можно выделить два главных проблемных момента. Во-первых, это вопрос о том, что есть место или единица груза, и определение числа мест или единиц груза для целей ограничения ответственности. Как уже отмечалось выше, по большей части с трудностями в правоприменительной практике сталкиваются государства, не участвующие в протоколах 1968 г. и 1979 г. и применяющие первоначальную редакцию гаагских правил либо только национальное законодательство. Протокол 1968 г. улучшил положение, введя «контейнерное правило» и предусмотрев возможность исчислять пределы ответственности за килограмм массы брутто, но необходимость определения количества мест и проблема признания местом или единицей того или иного груза осталась.

Во-вторых, это вопрос о конкретной сумме предела. Здесь стоит отметить, что многие считают существующие пределы, установленные гаагско-висбийскими правилами (а значит применяемые и в России), Гамбургскими правилами, недостаточно высокими и ставящими перевозчика в более выгодное положение по отношению к отправителю. Примерно тоже самое говорят и о роттердамских правилах. Представляется, что в этом вопросе стоит придерживаться логики, которая, по

всей видимости, лежала в основе соответствующих правил новой Конвенции. Чаще всего при линейных перевозках, особенно это касается крупных морских линий, перевозчик принимает груз от нескольких, иногда от десятков отправителей. При этом большинство грузов имеют относительно невысокую стоимость и укладываются в пределы 875 СДР за место и 3 СДР за килограмм массы брутто, установленные Роттердамскими правилами. Дорогостоящие грузы составляют небольшой процент от общего объема перевозок, и таким отправителям не стоит экономить на фрахте, а нужно объявлять до погрузки стоимость своего груза либо страховать груз.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / Под ред. Г.Г. Иванова. «Спарк», 2000.
2. *Alberto C. Cappagli*. Limitation of liability in the Rotterdam Rules. A Latin American perspective.: Buenos Aires, 2010.
3. *Steven W. Block*. Limitation of liability: What's a package? by Steven W. Bloc. – 2006. – P. 2.
4. *Иванов Г.Г.* Правовое регулирование судоходства в Российской Федерации. – М.: Морские вести России, 2009. – С. 286.
5. *Brown Boveri (Australia) Pty Ltd v Baltic Shipping Co* (1989) 93 ALR 171.
6. *Paul Myburgh*. All That Glisters': The Gold Clause, the Hague Rules and Carriage of Goods by Sea". – New Zealand Business Law Quarterly, 2002.
7. Официальный сайт Международного валютного фонда. URL: <http://www.imf.org/external/russian/np/sec/pr/2010/pr10434r.pdf>.
8. View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules'. – 2009. – P. 2.
9. FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules") / Сайт Комиссии ООН по праву международной торговли. URL: http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf.
10. Declaration of Montevideo, 2010. URL: <http://www.rotterdamrules.com/DECLARATION%20OF%20MONTEVIDEO-%20FRINAL.pdf>.

Статью рекомендовал к опубликованию д.ю.н., профессор А.Ю. Мордовцев.

Кузнецов Игорь Геннадьевич

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Южный федеральный университет».

E-mail: igorotec@mail.ru.

344006, г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 105/42.

Тел.: 88634371427.

Кафедра гражданского права; аспирант.

Kuznetsov Igor Gennad'evich

Federal State-Owned Autonomy Educational Establishment of Higher Vocational Education "Southern Federal University".

E-mail: igorotec@mail.ru.

105/42, Bolshaya Sadovaya Street; Rostov-on-Don, 344006, Russia.

Phone: +78634371652.

The Department of Civil Law; Postgraduate Student.