УДК/UDC 341.9

Ответственность перевозчика по морским перевозкам

Ляшенко Даниил Алексеевич
студент юридического факультета
Кубанскийгосударственныйаграрныйуниверситет им. И. Т. Трубилина
г. Краснодар,Россия
e-mail:lyashenko.daniil@yandex.com

Пучинкин Даниил Александрович
студент юридического факультета
Кубанскийгосударственныйаграрныйуниверситет им. И. Т. Трубилина
г. Краснодар,Россия
e-mail: fedorenko.999@yandex.ru

Федоренко Павел Евгеньевич
студент юридического факультета
Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина
г. Краснодар, Россия
e-mail: fedorenko.999@yandex.ru

Аннотация

В данной научной работе проведен анализ одного из самых важных институтов международных морских перевозок - ответственности перевозчика. На сегодняшний день правовое регулирование осуществляется в отношении морских перевозок линейного сообщения и по чартеру. Отличие заключается в характере предписания норм международных договоров по каждому из указанных выше видов морских перевозок. Линейное сообщение регулируется императивными нормами, а чартер - диспозитивными. Ответственность наступает за причинение вреда здоровью человека либо его смерть, а также за нанесение ущерба багажу, грузу. Для реализации на практике мер, предусмотренных международным и национальным законодательством, о возмещении причиненного вреда, ущерба необходимо доказать умысел либо грубую неосторожность перевозчика. Бремя такого доказывания лежит на истце.

Ключевые слова: договор морской перевозки, коносамент, международная морская перевозка по линейному сообщению, международная морская перевозка по чартеру, пассажир, перевозчик.

Liability of the carrier for sea transportation

Lyashenko Daniil Alekseevich
student of the faculty of Law
Kuban state agrarian University
Krasnodar, Russia
e-mail: lyashenko.daniil@yandex.com

Fedorenko Pavel Evgenievich
student of the faculty of Law
Kuban state agrarian University
Krasnodar, Russia
e-mail: fedorenko.999@yandex.ru

Puchinkin Daniil Alexandrovich
student of the faculty of Law
Kuban state agrarian University
Krasnodar, Russia
e-mail: fedorenko.999@yandex.ru

Abstract

In this scientific work, the analysis of one of the most important institutions of international Maritime transport – the responsibility of the carrier. To date, legal regulation is carried out in relation to sea transportation of linear communication and Charter. The difference lies in the nature of prescribing the norms of international treaties for each of the above types of Maritime transport. Linear communication is governed by imperative rules, and Charter – dispositive. Responsibility comes for causing harm to health of the person or his death, and also for causing damage to baggage, cargo. In order to implement in practice the measures provided for by international and national legislation on compensation for the damage caused, it is necessary to prove the intention or gross negligence of the carrier. The burden of such proof lies with the plaintiff.

Key words: the contract of carriage by sea; bill of lading; international Maritime transport according to a linear communication; international Maritime transport Charter; passenger carrier.

Мировое сообщество не стоит на месте, а постоянно идет по прогрессивному пути развития, которое осуществляется, в частности, путем сотрудничества многих стран. Такое сотрудничество возможно во многих сферах: политика, экономика, культура и т. д. Но для эффективной координации деятельности по разным направлениям всем государствам необходимо каким-то образом сообщаться между собой. Здесь особое место занимает транспортное сообщение. Оно с каждым годом приобретает все большее значение в развитии международных отношений в некоторых сферах. Такое сообщение возможно осуществлять разными способами: по суше, по воздуху, по морю. Среди таких транспортов отдельное внимание стоит уделить морским перевозкам. Отметим, что возможна перевозка как пассажиров, так и различного груза, багажа. Как и в любой отрасли, здесь возможно наступление риска гибели людей либо нанесения им телесного вреда, повреждения либо уничтожения имущества. В связи с этим представляется необходимым предусматривать ответственность лиц, виновных в наступлении таких последствий. Конкретно мы рассмотрим ответственность перевозчика в данной области. Но прежде чем это сделать, необходимо провести анализ видов морских перевозок, среди которых выделяют морские перевозки в линейном сообщении (регулярные) и по чартеру.

Правовое регулирование регулярных морских перевозок осуществляется в соответствии с положениями международных договоров. Выделим некоторые из них: Международная конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (далее - Конвенция № 1 [1], для Российской Федерации (далее - РФ) вступила в силу с 13.05.2014), Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (далее - Конвенция №2 [2], вступила в силу с 01.11.1992, РФ не является участницей). Ранее до Конвенции №1 действовала Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г., которая утратила силу с принятием Конвенции № 1. Последняя в настоящее время не содержит положений о коносаменте. Чего нельзя сказать о Конвенции №2, в которой раскрывается определение коносамента. В целом международные морские пере-

возки осуществляются на основании указанного документа по определенному расписанию между портами с конкретно установленным фрахтом. Фрахт представляет собой определенную договором плату за перевозку [3]. Перевозчик во время приема груза от грузоотправителя выдает ему коносамент, выступающий доказательством заключения договора перевозки. Этим же документом грузоотправитель подтверждает принятие перевозчиком груза к перевозке. Коносамент является товарораспорядительной ценной бумагой, поскольку его передача влечет переход права на груз [4]. Стоит отметить, что данные конвенции применяются только к морским перевозкам в линейном сообщении.

Правовое регулирование морских перевозок по чартеру осуществляется заключенным между сторонами договором фрахтования, а также национальным законодательством: в частности, в РФ применяются положения глав 8,9 Кодекса торгового мореплавания РФ [5] (далее - КТМ РФ). Основное отличие от регулярных морских перевозок заключается в том, что правовое регулирование чартера носит рекомендательный характер и может изменяться, дополняться сторонами.

Разобравшись с сущностью каждого вида морских перевозок, проанализируем один из основных институтов данной сферы правоприменения- ответственность перевозчика.

Сперва рассмотрим данный вопрос с точки зрения регулярных международных морских перевозок. Ответственность регулируется упомянутыми ранее международными договорами. Конвенция № 1 закрепляет конкретный перечень правил, при которых применяются положения настоящего документа. Но существуют и исключения: например, нормы данного международного договора не будут применяться к требованиям относительно ущерба от загрязнения нефтью, требованиям относительно ядерного ущерба и т. д. Устанавливаются пределы ответственности по требованиям пассажиров для перевозчика. Такие требования связаны со смертью либо телесным повреждением пассажиров судна и возникают на основании договора перевозки пассажиров или с согласия перевозчика

для сопровождения автомашины или животных, являющихся предметом договора перевозки грузов [6].

Также устанавливается сфера применения данной конвенции: она применяется во всех случаях, когда любое лицо, указанное в ст. 1, 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 при этом государство-сторона имеет право самостоятельно регулировать сферу ограничения ответственности по своему законодательству, если:

1) судно предназначено для плавания по внутренним морским водам,
2) судно имеет вместимость менее 300 тонн.

Конвенция № 2 закрепляет положения об ответственности перевозчика в части 2. Стоит отметить, что сфера применения ограничивается перевозкой грузов. Ответственность распространяется на три периода, в течение которых груз находится в ведении перевозчика:

1) в порту погрузки,
2) во время перевозки,
3) в порту разгрузки.

Также устанавливаются конкретные моменты начала и окончания данных периодов. Стоит отметить, что в конвенции четко закреплены основания ответственности: утрата, повреждение либо задержка в сдаче груза. Также устанавливаются пределы ответственности перевозчика. У последнего может быть исключено право на ограничение ответственности в случае, если будет доказано, что перевозчик совершил конкретные действия умышленно либо вследствие своей безответственности [7].

Перевозчик может поручить перевозку другому перевозчику (фактическому). В таком случае перевозчик все равно остается ответственным за всю перевозку. При этом указывается, что требования к служащему или агенту перевозчика могут предъявляться и к указанным

лицам фактического перевозчика. В определенных случаях имеет место солидарная ответственность таких перевозчиков.

Ответственность перевозчика по чартеру регулируется, как уже отмечалось ранее, самим договором фрахтования и национальным законом (КТМ РФ). КТМ РФ будет применяться в тех случаях, когда договором не установлено иное. В ст. 119 КТМ РФ содержит норму, согласно которой отношениям перевозчика и получателя будут определяться коносаментом, при этом получатель не должен быть стороной договора морской перевозки. Если коносамент содержит ссылку на условия чартера, в таком случае условия будут обязательными для сторон. Условия ответственности перевозчика так же устанавливаются в зависимости от утраты, повреждения или просрочку доставки грузов. При этом перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что такие последствия наступили независимо от воли перевозчика. Ограничение ответственности в чартере предусмотрено такое же и по тем же основаниям, как и в регулярных перевозках [8].

Как и при регулярных морских перевозках, перевозчик несет ответственность за действия (бездействие) фактического перевозчика. Вместе они могут нести солидарную ответственность. Данные положения касаются морской перевозки грузов. Ответственность перевозчика за перевозку пассажиров, по сути, не отличается от перевозки грузов, только в данном случае предметом такой ответственности будут выступать отношения, связанные с риском причинения вреда здоровью человека либо его смертью. Стоит отметить, что бремя доказывания вины перевозчика за вред пассажиру либо его багажу лежит на истце. Также устанавливаются пределы ответственности перевозчика в размере расчетных единиц в отношении перевозки в целом. По соглашению между собой стороны договора могут установить более высокие пределы ответственности перевозчика.

Таким образом, законодательство защищает права пассажиров, предусматривая возможность увеличения ответственности перевозчика. Пределы ответственности, как и при перевозке грузов, не применяют-

ся вследствие умысла или грубой неосторожности перевозчика. Следует отметить, что соглашение об уменьшении ответственности либо освобождении от нее перевозчика является ничтожным [9].

Ответственность также применяется в случае задержки отправления судна, перевозящего пассажира, либо в случае опоздания судна в пункт назначения.

Таким образом, ответственность перевозчика является одним из основных институтов в международном частном праве. Его применение оказывает существенное воздействие на отношения между сторонами договора морской перевозки. Отличие международной морской перевозки в линейном сообщении от перевозки по чартеру заключается в правовом регулировании, в частности, в том, что нормы международных договоров по регулярным морским перевозкам являются императивными, а регулирование чартера осуществляется на принципе диспозитивности. Перевозчик пассажиров, багажа, грузов обязан нести ответственность за любое негативное воздействие, оказанное на данные объекты, в случае если будет доказан умысел или грубая неосторожность первого.

Список литературы

1. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (ред. от 19.04.2012) // Собрание Законодательства Российской Федерации. № 42. 2012. Ст. 5676.

2. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (последняя редакция) // Международная перевозка грузов. М.: Приор, 1996.

3. Юренкова О. С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования / Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2012. № 2 (16). С. 169–174.

4. Международное частное право (особенная часть): учеб.-метод. пособие / Т. В. Глинщикова. Краснодар: КубГАУ, 2018. С. 34.

5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Собрание Законодательства Российской Федерации. № 18.1999. Ст. 2207.

6. Кудрявцева Л. В., Колесникова В. А., Базалей А. А. К вопросу о понятии трудовых отношений, осложненных иностранным элементом / Социально-политические науки. 2018.№ 2. С. 148–151.

7. Кудрявцева Л. В., Давидан П. С. Проблемы правового регулирования договорных и иных правоотношений в агропромышленном комплексе / Бюллетень науки и практики. 2018. Т. 4.№ 11. С. 411–415.

8. Кудрявцева Л. В. Правовая природа договора подряда / Казанская наука. 2014. № 2. С. 172.

9. Кудрявцева Л. В., Бондаренко А. В., Джадан Е. И. К вопросу о содержании изаконодательном закреплении правовой категории "публичный порядок"/ Проблемы экономики и юридической практики. 2018. № 5. С. 175–178.

References

1. Convention on limitation of liability for Maritime claims 1976 (as amended on 19.04.2012) // SZRF No. 42 dated 15.10.2012, art 5676;

2. UN Convention on the carriage of goods by sea 1978 (latest edition) / / international carriage of goods. Moscow: Prior, 1996;

3. Yurenkova O. S. To the question of the legal nature of the contract of chartering / Bulletin of the Perm University. Legal science. 2012.No. 2 (16). Pp. 171;

4. Private international law (special part): studies.-method. the manual / T.V. Glinshchikova. Krasnodar: Kubgau, 2018. P. 34;

5. The code of commercial navigation of the Russian Federation: Federal law of 30.04.1999 N 81-FZ (ed. of 27.12.2018) / / NW of the Russian Federation No. 18 of 03.05.1999, Art. 2207.

6. Kudryavtseva L. V., Kolesnikova V. A., Bazaley A. A. On the concept of labor relations complicated by a foreign element / Social and political Sciences. 2018.No. 2. Pp. 148-151;

7. Kudryavtseva L. V., Davidyan P. S. Problems of legal regulation of contractual and other legal relations in the agro-industrial complex / Bulletin of science and practice. 2018. Vol.No. 11. Pp. 411-415;

8. Kudryavtseva L. V. Legal nature of the contract / Kazan science. 2014.No. 2. Pp. 172;

9. Kudryavtseva L. V., Bondarenko A.V., Dzhadan E. I. On the content and legislative consolidation of the legal category "public order"/ Problems of Economics and legal practice. 2018.No. 5. Pp. 175-178.