DOI: 10.22394/2070-8378-2019-21-3-90-94

Обязанность перевозчика привести судно в мореходное состояние: проблемы правового регулирования

ГЕОРГИЙ ДЕНИСОВИЧ ТРАВИН **бакалавр со знанием иностранных языков, независимый исследователь (119571, Российская Федерация, Москва, проспект Вернадского, 84). E-mail: travingeorgiy@yahoo.com**

Аннотация: Основная масса грузов в международной торговле перевозится морским транспортом. Востребованность морских грузоперевозок и их значение для обеспечения международных экономических отношений лишь растут с расширением масштабов внешней торговли и углублением мирового разделения труда. Общий интерес к торговому мореплаванию в России также подкрепляется одним из приоритетных государственных проектов - развитием Северного морского пути.

Для морской перевозки грузов важнейшей и первичной обязанностью перевозчика должна быть признана обязанность привести судно в мореходное состояние.

Целью статьи является проведение сравнительно-правового анализа источников внутреннего и международного права, регулирующих обязанность перевозчика по приведению судна в мореходное состояние и выявление проблем, существующих в нормативном регулировании данного института, а также проблем, возникающих при реализации рассматриваемой обязанности сторонами договора морской перевозки грузов как внешнеэкономической сделки.

Автор считает, что законодателю следует привести данные положения в соответствие с Гааго-Висбийскими правилами или разъяснить порядок применения рассматриваемых норм в постановлении Пленума Верховного суда Российской Федерации.

Другой рассмотренной проблемой, которая значительно усложняет порядок реализации отношений по морской перевозке грузов и ставит стороны в положение, при котором отсутствуют гарантии исполнения каждой из них своих обязательств по отношению к другой, является реальный характер договора морской перевозки грузов. В силу смещения момента возникновения соглашения у перевозчика отсутствуют гарантии, что поданное им судно будет востребовано, а у грузоотправителя – что для перевозки предъявленного им груза будет подано судно в надлежащем состоянии.

Ключевые слова: морская перевозка грузов, обязанность перевозчика привести судно в мореходное состояние, внешнеэкономическая сделка, правовое регулирование морских перевозок грузов

Статья поступила в редакцию 26 июня 2019 года.

Травин Г.Д. Обязанность перевозчика привести судно в мореходное состояние: проблемы правового регулирования. *Государственная служба.* 2019. № 3. С. 90–94.

OBLIGATION OF THE CARGO CARRIER TO BRING THE VESSEL TO A SEAWORTHY STATE: PROBLEMS OF LEGAL REGULATION

GEORGIY D. TRAVIN, **Bachelor, Independent Researcher (84, prospekt Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119571). E-mail: travingeorgiy@yahoo.com**

Abstract: The bulk of cargo in international trade is transported by sea. The demand for maritime freight and their importance for ensuring international economic relations are only growing with the expansion of foreign trade and the deepening of the world division of labor. The general interest in merchant shipping in Russia is also supported by one of the priority state projects - the development of the Northern Sea Route.

For the carriage of goods by sea, the most important and primary duty of the carrier must be to bring the ship to seaworthiness.

The purpose of the article is to conduct a comparative legal analysis of the sources of domestic and international law governing the carrier's duty to bring the vessel to a navigable state and to identify problems existing in the regulatory framework of this institution, as well as problems arising during the implementation of the considered duty by the parties of the contract for the carriage of goods as foreign economic deal.

The author believes that the legislator should bring these provisions in line with the Hague-Visby rules or explain the procedure for the application of these rules in the decision of the Plenum of the Supreme court of the Russian Federation.

Another problem considered, which greatly complicates the procedure for the implementation of relations for the carriage of goods by sea and puts the parties in a position in which there are no guarantees of the performance of each of their obligations in relation to the other, is the real nature of the contract for the carriage of goods by sea. Due to the displacement of the moment of the agreement, the carrier has no guarantees that the ship submitted by him will be demanded, and the shipper does not have guarantees that the vessel for loading in proper condition will be presented for the transportation of the cargo declared by him.

Keywords: carriage of goods by sea, the carrier's obligation to bring the vessel to a navigable state, foreign trade transaction, legal regulation of the carriage of goods by sea

The article was received on June 26, 2019.

Travin G.D. Obligation of the cargo carrier to bring the vessel to a seaworthy state: problems of legal regulation. *Gosudarstvennaya sluzhba*. 2019. № 3. P. 90–94. In Russian

Правовое регулирование морской перевозки грузов

Понимание договора морской перевозки грузов в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее ГК) и в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (далее КТМ) различается. Статья 115 КТМ, в отличие от ГК, определяет чартер как разновидность договора морской перевозки грузов[1]. В ГК же договор перевозки грузов, в том числе морской, и договор фрахтования, или чартер, – это два различных договора, которым посвящены ст. 785 и ст. 787 соответственно[2].

Данная коллизия остается неразрешенной. ГК в ч. 2 ст. 3 указывает на приоритет Гражданского кодекса над другими законами, содержащими нормы гражданского права. Однако представляется, что, следуя принципу «lex specialis derogat generali» – специальный закон отменяет (вытесняет) общий закон, появившемуся еще в римском праве и признанному в российском гражданском праве[3], мог бы применяться подход, закрепленный в КТМ. Это было бы более корректно в силу значительной специфики морского частного права, которая лучше отражена в специализированном законодательстве.

Согласно ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы[4]. Таким образом, еще одним источником регулирования договора морской перевозки грузов в Российской Федерации является Конвенция 1924 года об унификации отдельных правил о коносаменте, а также протоколы к ней, принятые в 1968 и 1979 годах. Положения договора и протоколов к нему были восприняты национальным законодательством многих стран и в своей совокупности получили название Гааго-Висбийских правил. Россия присоединилась к Конвенции в редакции протокола 1979 года в 1999 году[5].

Еще одним международным договором, имеющим большое значение для регулирования обязанности перевозчика привести судно в мореходное состояние, является Конвенция о договорах морской перевозки грузов 2008 года. Она представляет собой самую современную унификацию правил, регулирующих договор морской перевозки грузов, отражающую наиболее актуальный подход к этому институту. Положения Конвенции получили название Роттердамских правил по месту ее подписания. Россия в данном соглашении не участвует [Международное частное право…, 2015. С. 379–385].

В КТМ термин «мореходное состояние» используется в широком смысле и означает соответствие судна критериям мореходности, закрепленным в кодексе. В их число входят техническая годность к мореплаванию; надлежащее снаряжение, укомплектованность экипажем и снабжение судна всем необходимым; а также приведение трюма и иных грузовых помещений в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза. В Конвенции термин используется в узком смысле и под ним понимается лишь техническая пригодность судна к мореплаванию [Бажанов, 2017. С. 2–3].

В силу влияния английского права и практики Конвенция 1924 года содержит обязанность привести судно в мореходное состояние не в категоричной форме, а лишь обязанность проявить разумную заботливость о приведении судна в мореходное состояние.

При этом, в отличие от Конвенций 1924 года и 2008 года, в ч. 1 ст. 124 КТМ обязанность перевозчика привести судно в мореходное состояние устанавливается в категоричной форме. Однако в ч. 2 ст. 124 законодатель указывает, что перевозчик не несет ответственности за немореходное состояние судна, если оно было вызвано скрытыми недостатками. В КТМ они также раскрываются как недостатки, которые не могут быть обнаружены при проявлении перевозчиком «должной заботливости».

Таким образом, в российском праве ответственность перевозчика носит ограниченный характер в силу исключения в качестве ее оснований обстоятельств, которые не могли быть обнаружены при проявлении разумной осмотрительности [Калпин, 2009. С. 4–6].

А Конвенция 1924 года дважды закрепляет и ограниченный характер обязанности перевозчика (п. 1 ст. 3) и ограниченный характер ответственности перевозчика (п. 1 ст. 4).

---

1 Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/

2 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 года № 14-ФЗ // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/

3 Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 14 мая 2003 года № 8-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 статьи 14 Федерального закона «О судебных приставах» в связи с запросом Лангепасского городского суда Ханты-Мансийского автономного округа»: «…норма в силу названного предмета регулирования является специальной и на основании общих принципов, определяющих критерии правового выбора приоритетных норм, обладает юридическим приоритетом в случае конкуренции общей и специальной норм…». Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 5 октября 2000 года № 199-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Кушнарева Андрея Михайловича на нарушение его конституционных прав положениями части первой статьи 40.1 Кодекса законов о труде Российской Федерации и пункта 1 статьи 12 Закона Российской Федерации «О занятости населения в Российской Федерации»: «…приоритетом над общими нормами обладают специальные нормы…».

4 Конституция Российской Федерации// http://www.constitution.ru/.

5 Федеральный закон от 6 января 1999 года N 17-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Протоколу об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года».

Природа возникновения обязанности привести судно в мореходное состояние

Интерес также представляет природа возникновения обязанности привести судно в мореходное состояние. Как и другие договоры на транспорте, договор морской перевозки грузов является реальным по смыслу ст. 433 ГК РФ. Моментом заключения договора, таким образом, является момент передачи имущества, то есть в данном случае – момент сдачи груза перевозчику для отправки приобретателю, как указано в ст. 224 ГК РФ. Получается, что по общему правилу, обязанность привести судно в мореходное состояние не возникает у перевозчика до момента доставки груза под погрузку. Подобная ситуация представляется нелогичной, так как в подобном случае перевозчик не нес бы ответственность за неподачу мореходного судна, несмотря на начало исполнения договора грузоотправителем.

Вопреки реальному характеру договора перевозки, определенному в ст. 785 ГК, договор об организации перевозок может заключаться как консенсуальный в результате акцепта перевозчиком оферты грузоотправителя. Данная конструкция действует для перевозок груза в линейном сообщении и реализуется посредством направления грузоотправителем заявки на перевозку груза и получения положительного ответа перевозчика или составления ими документа о бронировании места на судне. Заявка, как правило, содержит требование перевозки груза, количество, размер и наименование груза, информацию о порте отгрузки и грузополучателе. Таким образом, достигается согласие по всем существенным условиям договора.

Аналогичная практика существует и при железнодорожных перевозках. Согласно ст. 30 Устава железнодорожного транспорта, грузоотправитель обязан внести плату перевозчику еще до приема груза, то есть, если следовать конструкции реального договора, обязанности сторон возникают еще до его заключения.

Такая конструкция типична и для морских грузоперевозок. Между грузоотправителем и перевозчиком заключается долгосрочный договор об организации морских перевозок груза, где дополнительно оговариваются условия предоставления транспортных средств. Таким образом, при заключении договора морской перевозки грузов в отношении конкретной партии, несмотря на реальный характер данного соглашения, обязанность привести судно в мореходное состояние будет уже существовать для сторон в рамках долгосрочного договора об организации перевозок груза, и данное условие будет считаться частью основного договора, как указано в ч. 2 ст. 118 КТМ.

Кроме того, практикуется заключение отдельного договора на подачу транспортных средств, в котором устанавливается обязанность перевозчика подать судно в надлежащем состоянии, в установленный срок в оговоренный порт отгрузки, а также обязанность грузоотправителя использовать поданное судно, если оно соответствует условиям соглашения. Заключение самостоятельного соглашения позволяет дополнительно урегулировать действия сторон до вступления реального договора перевозки в силу. Возможность заключения подобного соглашения предусмотрена ст. 791 ГК РФ, а ответственность за его неисполнение – ст. 794 ГК РФ. Также возможно применить конструкцию предварительного договора (ст. 429 ГК).

Исходя из изложенного выше, можно сделать вывод, что существует множество способов обойти общее правило о реальном характере договора морской перевозки грузов и избежать вытекающую из него вероятность недостаточного обеспечения интересов сторон на первых этапах его исполнения. Однако, несмотря на то, что правоотношения по морской перевозке грузов складываются в среде предпринимателей, занятых в соответствующей деятельности, которым известны данные способы, реальный характер договора порождает большое количество юридических действий иррационального характера, в которых по большому счету совершенно нет необходимости. Применение модели консенсуального договора к договорам на транспорте помогло бы значительно унифицировать и упростить практику заключения соответствующих соглашений.

Подходы к проблеме приведения судна в мореходное состояние

Среди рассматриваемых актов не существует единообразного подхода к определению момента приведения судна в мореходное состояние. Наиболее гибкий подход закреплен в Конвенции 1924 года. Проявление должной заботливости о приведении судна в мореходное состояние требуется «перед началом рейса и в его начале». Обеспечиваться должно лишь надлежащее состояние тех систем судна, время использования которых уже наступило. Таким образом, к началу погрузки, то есть к подаче первого подъема груза, в надлежащем состоянии должны находиться лишь погрузочные механизмы и грузовые помещения, присутствовать только члены экипажа, необходимые для погрузки и наблюдения за ней и за судном при стоянке. Техническую же годность к плаванию, снаряженность и снабжение необходимо обеспечить к моменту выхода в рейс, то есть к началу движения судна. Таковым не считается движение в порту для смены причала или к другому месту стоянки для дополнительного оснащения судна или приема груза. Началом рейса считается момент отдачи швартовых для выхода в море с целью осуществления перевозки по договору. В период погрузки все еще могут продолжаться мелкие ремонтные работы, снаряжение, снабжение и укомплектование экипажем. Кроме того, отдельные дефекты могут быть устранены уже после начала рейса. Например, при ясной погоде могут быть не закрыты люки, незначительные поломки невостребованных при отправлении судна механизмов также могут быть устранены уже в ходе рейса.

Если рейс предусматривает несколько этапов, то данная обязанность возлагается на перевозчика на каждой из стоянок судна, перед очередным выходом в море.

Подход Гааго-Висбийских правил отвечает принятому в английской практике делению элементов мореходности на обеспечивающие пригодность к приему и размещению груза и обеспечивающие пригодность к плаванию (в которые входят техническая годность, укомплектованность экипажем, снаряженность и снабжение), «cargoworthiness» и «seaworthiness» соответственно. Первая группа требований должна быть выполнена к подаче судна под погрузку, вторая – к моменту выхода в рейс. Только соответствие судна совокупности критериев по двум группам составляет полную готовность к выходу в рейс[6].

С точки зрения формулировки, правило, содержащееся в КТМ, представляется более строгим: перевозчик должен привести судно в мореходное состояние заблаговременно до начала рейса. Правила КТМ основываются на тексте и на практике Гааго-Висбийских правил, поэтому следует воспринимать их положения системно. Подобный подход подтверждается сложившейся в СССР практикой, которая была закреплена в п. 36 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, где указано, что мореходное состояние судна в части пригодности к погрузке, размещению и обеспечению сохранности груза должно быть обеспечено к моменту подачи судна под погрузку, а в части технической пригодности к плаванию, надлежащих снабжения, снаряжения и укомплектованности лишь к моменту выхода судна из порта. Таким образом, от перевозчика не требуется окончательного приведения судна в надлежащее состояние уже до начала погрузки. В результате можно сделать вывод, что судно должно быть готово к рейсу не полностью, а только по мере необходимости использования отдельных его функций, то есть сначала осуществление погрузки, а потом уже выход в рейс [Калпин, 2009. С. 4–6].

В отличие от Конвенции 1924 года и КТМ Конвенция 2008 года, кроме проявления надлежащей осмотрительности по приведению судна в мореходное состояние, также требует проявления надлежащей осмотрительности по поддержанию мореходного состояния судна. Это означает, что обязанности перевозчика не завершаются с началом рейса. В случае получения повреждения судна или поломки его систем после выхода в море перевозчик должен будет осуществить их ремонт. Возникает дополнительное требование к перевозчику – обеспечивать наличие на судне материалов, инструментов и специалистов, необходимых для устранения возможных неполадок. Аналогичным образом перевозчик будет нести ответственность за возникшее недоснабжение судна (например, в результате порчи продуктов), недоснаряжение (например, при повреждении найтовых и отсутствии запаса), недоукомплектованность экипажем (например, в случае смерти члена экипажа) и непригодность к размещению и разгрузке груза (например, в результате загрязнения грузовых помещений или поломки грузовых механизмов)[7].

В результате анализа актов, подлежащих применению на территории РФ, можно сделать вывод, что отдельные положения законодательства в области регулирования договора морской перевозки грузов требуют доработки. Помимо рассмотренного различия в понимании договора морской перевозки грузов в ГК и КТМ существует неоднозначное закрепление характера обязанности перевозчика по приведению судна в мореходное состояние. Конвенция 1924 года является частью правовой системы Российской Федерации и имеет приоритет над федеральным законодательством. К тому же, как было замечено выше, ч. 1 ст. 124 КТМ Российской Федерации, имеющего статус федерального закона, закрепляет обязанность перевозчика привести судно в мореходное состояние, а пп. «а» п. 1 ст. 3 Гааго-Висбийских правил содержит указание на то, что перевозчик должен проявить разумную заботливость о том, чтобы привести судно в мореходное состояние. Очевидно, что в соответствие с ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации применению подлежит правило закрепленное в международном договоре.

Подобное противоречие, однако, создает определенный риск применения значительно более строгой нормы, закрепленной в ч. 1 ст. 124 КТМ к перевозчику в обход норм международного соглашения, и ч. 2 ст. 124 КТМ, освобождающей перевозчика от ответственности за необнаружение скрытых дефектов, в условиях рассмотрения спора в национальном суде. Несмотря на включение в большинство договоров по морской перевозке грузов арбитражных оговорок и направление споров из них в специализированные третейские суды, опция рассмотрения спора в государственном суде сохраняется и может быть избрана сторонами, что значительно ухудшит положение перевозчика.

Кроме того, непонятна структура ст. 124 КТМ и свойственное ей закрепление абсолютного характера обязанности перевозчика, которая ограничивается уже в следующей части статьи.

Выводы

Таким образом, законодателю следует привести данные положения в соответствие с Гааго-Висбийскими правилами или разъяснить порядок применения рассматриваемых норм в постановлении Пленума Верховного суда Российской Федерации.

Другой рассмотренной проблемой, которая значительно усложняет порядок реализации отношений по морской перевозке грузов и ставит стороны в положение, при котором отсутствуют гарантии исполнения каждой из них своих обязательств по отношению к другой, является реальный характер договора морской перевозки грузов. В силу смещения момента возникновения соглашения у перевозчика отсутствуют гарантии, что поданное им судно будет востребовано, а у гру-

6 Боева В.В. Ответственность морского перевозчика//https://www.lawmix.ru/comm/2745

7 *Там же.*

зоотправителя – что для перевозки предъявленного им груза будет подано судно в надлежащем состоянии. Нормы ГК при этом отсылают к специальному законодательству, в котором соответствующая ответственность предусмотрена лишь для железнодорожного и автотранспорта, на морском и воздушном транспорте же она, как правило, устанавливается соглашением сторон, законодательное закрепление ответственности отсутствует.

Подобная практика усложняет процесс заключения договора перевозки грузов и повышает уровень рисков, с которым могут столкнуться предприниматели.

Литература

Бажанов С.В. Практика применения международных правил о морских перевозках грузов и проблемы их унификации. *Проблемы Науки.* 2017. № 26 (108).

Калпин А.Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила). *Право. Журнал Высшей школы экономики.* 2010. № 4. С. 85–97.

Международное частное право: Учебник в 2 т. Т. 2: Особенная часть / Отв. ред. С.Н. Лебедев, Е.В. Кабатова. М.: Статут, 2015.

References

Bazhanov S. V. Practice of application of international rules on the carriage of goods by sea and problems of their unification. *Problems of Science.* 2017. No. 26 (108). In Russian.

International Private Law: Textbook in 2 volumes. T. 2: The special part / Executive editors: S. N. Lebedev, E. V. Kabatova. M .: Statut, 2015. In Russian.

Kalpin A. G. UN Convention on Contracts for the Fully or Partly Carriage of Goods by Sea (Rotterdam Rules). *Pravo. Zhurnal Vysshei shkoly ekonomiki.* 2010. No. 4. P. 85–97. In Russian.

ЧТО ЧИТАТЬ



Гречуха В.Н. Морское право: Учебник для магистратуры.

М.: Прометей, 2019. 225 с.

В учебнике рассмотрены основные положения, характеризующие организационно-правовую систему морского транспорта, государственный надзор за торговым мореплаванием, правовой статус морских портов, государственный портовый контроль, требования к морским судам, их классификация и освидетельствование. Освещены вопросы осуществления управления в области торгового мореплавания, безопасности морской перевозки лоцманской проводки судов. Исследованы основные аспекты правового регулирования перевозок морским транспортом пассажиров, грузов, багажа во внутреннем и международном сообщениях, а также регулирования договора фрахтования судна на время (тайм-чартер) и договора фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер). Дан анализ ответственности сторон договорных отношений при организации и осуществлении морских перевозок, а также претензионно-искового порядка разрешения споров при перевозках. Рассмотрен ряд институтов морского права, в том числе, морское страхование, общая авария, морской залог на судно, ипотека судна, арест судна, морские протесты. Учебник предназначен для студентов магистратуры, а также для аспирантов и преподавателей юридических вузов и факультетов, транспортных вузов, юристов-практиков, работников транспортных структур.



Международное морское право (частное и публичное).

М.: Вузовский учебник : ИНФРА-М, 2019. 228 с.

Для студентов, аспирантов, преподавателей юридических вузов и факультетов, юристов — специалистов в сфере международного и морского права, а также для всех, кто интересуется вопросами международного права и международных отношений. В учебнике анализируются основные понятия, общие институты и отрасли международного права. Особое внимание уделяется проблемам взаимодействия международного и внутригосударственного права. Исходя из этого, международные договоры рассматриваются во взаимосвязи с Конституцией и законодательством Российской Федерации.



Скаридов А.С. Правовое обеспечение профессиональной деятельности. Морское право.

М.: Юрайт, 2019. 355 с.

В учебнике рассматриваются основные положения международного морского права, проанализированы и систематизированы важнейшие международно-правовые и национально-правовые источники и иные публикации российских и зарубежных специалистов в области морского права, сопоставляются и оцениваются различные научные доктрины. Наряду с публично-правовыми нормами анализируются нормы международного частного права, регламентирующие морские перевозки и иные аспекты морепользования; оценивается развитие российского морского права в контексте эволюции национальной морской политики. Книга предназначена для студентов вузов и факультетов, обучающихся по специальности «Юриспруденция», юристов-международников, курсантов морских училищ. Она будет интересна и полезна законодателям всех уровней, представителям государственных органов исполнительной власти, формирующих и реализующих российскую морскую политику, судьям, специалистам-практикам, ученым и исследователям в области морского права.