

Международное частное право

ПРАВИЛО О НАВИГАЦИОННОЙ ОШИБКЕ В МЕЖДУНАРОДНОМ И НАЦИОНАЛЬНОМ ПРАВЕ

А.И. Л о б о д а*

Настоящая статья посвящена одному из самых интересных явлений в международном частном морском праве, правилу о навигационной ошибке. Это правило является ключевым элементом системы распределения между участниками общего морского предприятия присущих торговому мореплаванию рисков. Эта система, закрепленная, в частности, в Международной конвенции 1924 г. “Об унификации некоторых правил о коносаменте”, подписанной 25 августа 1924 г. в Брюсселе (“Брюссельская конвенция 1924 г.”), составляет основу правового регулирования ответственности морского перевозчика большинства судовладельческих государств, то есть государств, в экономике которых торговый флот играет большую роль.

Отечественный торговый флот переживает в наши дни не лучшие времена. Между тем флот — одна из самых важных составляющих полноценной жизнедеятельности любой страны, тем более это актуально для России. Очевидно, решение значительного числа проблем флота лежит за пределами частноправового регулирования, в частности в области налогового законодательства, однако и в области частного морского права за его долгую историю созданы эффективные средства защиты интересов судовладельцев, учитывающие особенности этой области предпринимательства и позволяющие увязывать интересы судовладельцев с интересами других лиц, вовлеченных в морские перевозки. Их значение для защиты интересов торгового флота зачастую недооценивается. В их числе правило о навигационной ошибке.

Рассмотрение этого правила представляет большой интерес в связи с тем, что существует необходимость осмысления тех новых реалий, с которыми столкнулись отечественные предприятия морского транспорта как на фрахтовом рынке, так и на других рынках, имеющих большое

*Аспирант кафедры международного частного и гражданского права МГИМО(У) МИД РФ, юрист юридической фирмы “Инюрсервис ЛЛП”

значение для развития флота, в частности, на рынках страхования и банковских услуг. Кроме того, тема правила о навигационной ошибке интересна и в связи с тем, что это правило, известное нашему праву с 1929 г., когда оно было включено в первый послереволюционный свод норм морского законодательства¹, в настоящее время применяется как одна из норм Брюссельской конвенции 1924 г., к которой Россия присоединилась², что означает необходимость учета международного характера норм, ее составляющих, и стремление к ее единообразному применению.

Как известно, под правилом о навигационной ошибке принято понимать правило об освобождении морского перевозчика от ответственности за действия, небрежность или упущения, допущенные капитаном, членом экипажа или служащими перевозчика в судовождении и управлении судном³.

Понятие правила о навигационной ошибке включает в себя два достаточно самостоятельных случая освобождения морского перевозчика от ответственности. Во-первых, это освобождение от ответственности за собственно навигационную ошибку, то есть за ошибку в судовождении, а во-вторых, за ошибку в управлении судном. Зачастую эти два вида исключения ответственности морского перевозчика анализируются в доктрине самостоятельно.

Рассмотрение правила о навигационной ошибке показывает, что его название, используемое в отечественных праве и доктрине, не является вполне точным и отражающим его суть. К примеру, в англоязычной работе голландского исследователя Вима Тиммерманса, справедливо отмечается, что английским эквивалентом русского понятия “навигационная ошибка” является термин “navigational errors”, что может привести английского читателя к ошибочному выводу, что этот термин не включает ошибок в управлении судном. По этой причине этот автор использует в своей работе обозначение “nautical errors” (дословно: “мореходные ошибки”)⁴.

Поскольку общим принципом современного частного права большинства государств является ответственность юридического лица за действия своих служащих⁵, правило о навигационной ошибке представляет собой случай исключения ответственности перевозчика за его виновные действия. Оно представляет собой один из реликтов той эпохи, когда законодательство и правоприменительная практика проявляли известные колебания в отношении того, является ли принцип ответственности юридического лица за действия своих служащих отвечающим требованиям справедливости и целесообразности⁶.

Правило о навигационной ошибке известно большинству современных правовых порядков и входит в число норм, регулирующих правоотношения в области торгового мореплавания большинства судовладельческих держав, среди которых можно назвать Великобританию, Францию, Германию, США и множество других стран.

Правило о навигационной ошибке присутствует и во внутреннем праве России. Оно содержится в недавно принятом Кодексе торгового мореплавания РФ (статья 167)⁷. Оно содержалось и в статье 161 ранее действовавшего Кодекса торгового мореплавания СССР 1968 г.⁸ (“КТМ СССР”). Очень важно, что в соответствии с новым Кодексом название Правила, использовавшееся ранее только в доктрине, получило законо-

дательную “легитимацию” - статья 167 носит название “Навигационная ошибка”.

Правило о навигационной ошибке является одним из самых замечательных явлений в такой специфической области права, какой является морское право. С момента своего возникновения, и особенно после закрепления в Брюссельской конвенции 1924 г. и законодательных актах, инкорпорирующих Гаагские правила, правило о навигационной ошибке стало предметом оживленных споров. Эти споры зачастую являлись отражением неприятия самой сути того правового решения, которое было выражено в рассматриваемом правиле.

Необходимо оговориться, что под “Гаагскими правилами” в доктрине морского права понимают систему регулирования правоотношений в области международного торгового мореплавания, прежде всего регулирования ответственности морского перевозчика в коносаментных перевозках, установленную Брюссельской конвенцией 1924 г. и национальными законодательными актами, инкорпорирующими положения этой Конвенции. Это название не является вполне точным. “Гаагские правила” — документ, который был принят в 1921 г. (окончательная редакция — в 1922 г.) на Гаагской конференции Ассоциации международного права (International Law Association). Впоследствии эти международные правила, не имевшие нормативного характера, легли в основу разработанной Международным морским комитетом (Comité Maritime International) Брюссельской конвенции 1924 г. Однако вполне обоснованным представляется следование давней традиции называть правила, составляющие Брюссельскую конвенцию 1924 г., “Гаагскими правилами”.

С момента зарождения правила о навигационной ошибке под сомнение ставилась сама возможность его сохранения и включения во внутреннее право в том виде, в котором оно получило свое закрепление в Гаагских правилах, и даже сама правомерность сохранения этого случая исключения ответственности морского перевозчика. Споры относительного того, является ли это правовое решение удачным и приемлемым, не затихают по сей день. Вне зависимости от отношения к правилу большинство исследователей сходится в том, что правило является одной из наиболее характерных особенностей Гаагских правил.

Нельзя не согласиться с немецким ученым Штеттлером в том, что правило о навигационной ошибке, впрочем как и большинство норм, содержащихся в Гаагских правилах, выработано фрахтовой практикой, что язык Гаагских правил — язык коносаментных оговорок⁹. Следует заметить, что язык Гаагских правил — это, в первую очередь, язык английской фрахтовой практики и язык английских коносаментных оговорок. Сама формулировка Правила, парадоксальным образом освобождающего перевозчика от ответственности за упущения его служащих, крайне непривычна для слуха континентального юриста. Неприятие правила со стороны некоторых юристов, возможно, объясняется отчасти именно его “чужеродностью”.

То обстоятельство, что правило о навигационной ошибке включалось, в первую очередь, в коносаменты, не означает, что оно было неизвестно как составная часть чартеров. Правило о навигационной ошибке включалось, и до настоящего момента продолжает включаться,

в рейсовые чартеры. Важно отметить, что аналогом оговорки о навигационной ошибке применительно к договорному регулированию условий распределения общеварийных расходов является так называемая “оговорка Джейсона”, применение которой в праве многих стран стало возможно только благодаря принятию законодательных актов, закрепляющих правило о навигационной ошибке и допускающих его применение.

Для того чтобы лучше понять содержание и смысл правила, необходимо остановиться на вопросе об историческом развитии принципов, регулирующих ответственность морского перевозчика, и закреплении правила о навигационной ошибке в практике и законодательстве.

Исходно, со времен римского права, ответственность морского перевозчика в праве континентальных государств строилась на принципе *receptum nautarum*, который предполагает, что перевозчик несет безусловную безвиновную ответственность за сохранность груза. То, что в древнем Риме морские перевозчики, как и хозяева трактиров и постоялых дворов, несли ответственность более строгую, чем за вину (*culpa*), объяснялось их неважной репутацией. На перевозчике лежала обязанность соблюдать наивысшую заботливость о сохранности вещи (*custodia, diligentia exactissima*), из которой и вытекает более строгая степень ответственности. Перевозчик отвечал за собственно случай (*casus minor*)¹⁰, но не за непреодолимую силу (*casus maior*). Обязанность перевозчика была обязанностью достижения определенного результата. В современном отечественном гражданском праве такой характер имеет обязательство всякого предпринимателя¹¹.

Между тем правила относительно ответственности перевозчика имели диспозитивный характер, и допускалось отступление от них соглашением сторон. С течением времени общим условием договоров морской перевозки стал принцип виновной ответственности морского перевозчика и создание “каталога исключений” его ответственности, или, иначе говоря, перечня случаев, в которых с перевозчика снималось бремя доказывания отсутствия его вины. Правило о навигационной ошибке в Гаагских правилах получило свое закрепление именно как один из случаев, входящих в этот “каталог исключений”, однако оно, наряду с оговоркой о пожаре, не просто переносило бремя доказывания виновности морского перевозчика, но практически безусловно освобождало его от ответственности.

Несмотря на то, что английское право использовало несколько иную систему описания круга обязанностей морского перевозчика и описывало ту степень заботливости, которую должен был проявить морской перевозчик для обеспечения сохранности груза, система ответственности морского перевозчика в общем (англосаксонском) праве и в праве континентальном (гражданском) была практически одинакова¹².

В общем праве при перевозке, осуществляемой публичным (public, common carrier) перевозчиком, он нес абсолютную ответственность (*Coggs v. Bernard* (1773)¹³), если только ущерб грузу не был причинен в силу действия обстоятельств непреодолимой силы (*act of God*) или антиобщественных элементов (*public enemy*), недостатков, присущих грузу (*inherent vice of the goods*), вины грузоотправителя. Перевозчик имел возможность освободиться от ответственности только в том случае, если он не проявил небрежности, и в наступившем ущербе грузу не было

его вины. Это последнее условие было обязательным даже для тех случаев, в которых повреждение груза было обусловлено действием одного из исключений, установленных общим правом. Ответственность перевозчика, как и в римском праве, в целом не носила виновного характера. Исходя из сказанного, для того, чтобы добиться возложения на перевозчика ответственности за утрату или повреждение груза, грузоотправитель должен был лишь доказать передачу груза для перевозки в надлежащем состоянии и отсутствие груза в порту назначения или доставки груза в ненадлежащем состоянии. Бремя доказывания одного из обстоятельств, которые являлись основанием для исключения его ответственности, лежало на перевозчике.

К концу XIX в. от принципа строгой ответственности перевозчика мало что осталось. Общим правилом стало то, что договором устанавливался принцип ответственности перевозчика за виновное причинение ущерба. Из практики договорной принцип виновной ответственности перевозчика перешел в законодательство¹⁴

Перевозчики использовали возможность расширения перечня исключений их ответственности, установленных общим правом, путем помещения на лицевую или оборотную сторону коносамента различных оговорок, которые устанавливали, что перевозчик не несет ответственности перед держателями коносамента за утрату или повреждение груза, произошедшие в результате действия разного рода причин. Этот дополнительный, установленный договором, перечень оснований исключения ответственности перевозчика, рассматривался в качестве дополняющего перечень, установленный общим правом. В течение XIX века происходила известная стандартизация этого все более расширяющегося перечня исключений ответственности перевозчика, включаемых в коносаменты. Считается, что начало использования коносаментной оговорки об исключении ответственности перевозчика за ошибку его служащих относится к 1860 г., когда в Англии было принято судебное решение, в котором было установлено, что ошибка служащих перевозчика не покрывается оговоркой об исключении ответственности перевозчика за ущерб, возникший в результате действия опасностей моря¹⁵.

В соответствии с общим правом вопрос о вине перевозчика вставал в связи с коносаментной перевозкой только в том случае, если перевозчик ссылаясь на одно из исключений его ответственности. С началом широкого использования коносаментных оговорок, исключающих в ряде случаев ответственность морского перевозчика, суды Англии, а затем и иных стран общего права выработали принцип, в соответствии с которым исключения, установленные такими оговорками, действовали при соблюдении двух обязательных условий: перевозчик должен был проявить надлежащую заботу об обеспечении сохранности груза, и он должен был предоставить для перевозки полностью мореходное судно. При применении коносаментных оговорок, исключающих ответственность морского перевозчика, суды стран общего права действовали так же, как и при применении исключений ответственности перевозчика, установленных общим правом.

Практика включения соответствующих оговорок в коносамент привела к замене абсолютной обязанности перевозчика по приведению судна в мореходное состояние на обязанность по проявлению должной

заботы о приведении судна в мореходное состояние. Таким образом, к моменту начала законодательного регулирования ответственности перевозчика условиями освобождения перевозчика от ответственности в соответствии с исключениями, установленными как общим правом, так и договором, стали проявление должной заботы о приведении судна в мореходное состояние и проявление должной заботы в обеспечении сохранности груза. Во множестве судебных решений подчеркивалось, что эти два условия являлись необходимыми для того, чтобы ответственность перевозчика была исключена, и соблюдение этих условий полагалось необходимым для освобождения перевозчика от ответственности, если только они не были прямо и недвусмысленно исключены (clearly and expressly excepted).

Необходимо оговориться, что соблюдение этих условий имеет значение в тех случаях, когда перевозчик претендует на освобождение от ответственности в соответствии с оговоркой о небрежности, допущенной его служащими ("negligence clause"), в первую очередь, в соответствии с оговоркой об исключении ответственности за ошибку в судовождении и управлении судном. Поскольку многие американские суды, в частности, федеральные суды США, признавали оговорки об исключении ответственности за ошибку в управлении судном и судовождении недействительными, этот принцип прослеживается преимущественно в английской судебной практике и в относительно небольшом числе судебных решений в США. В числе английских решений: *Phillips v. Clark* [1857], *The Xantho* [1887]¹⁶.

К концу XIX века в результате развития коносаментных оговорок сложилась система ответственности перевозчика в целом соответствующая современной. В праве большинства судовладельческих держав перевозчик мог освободиться от ответственности, доказав, что повреждение груза подпадало под одно из исключений его ответственности. Доказывание наличия одного из оснований возложения ответственности на перевозчика, о которых говорилось выше, лежало на грузовладельце, что представляло для него очень большую сложность.

Развитие коносаментных оговорок привело к тому, что режим ответственности перевозчика в соответствии с обычными условиями, фиксируемыми в договоре перевозки, превратился в противоположность тому режиму, который был установлен общим правом и ранее существовал в праве римском. Вместо того, чтобы нести абсолютную безвиновную ответственность за сохранность вверенного ему груза, перевозчик зачастую освобождался от ответственности, несмотря на наличие его вины.

Как правило, которое открывает "каталог исключений", правило о навигационной ошибке входит в перечень, даваемый Брюссельской конвенцией 1924 г. Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом: действий, небрежности или упущений капитана, члена судового экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном, гласит подпункт "а" пункта 2 статьи 4 Конвенции, включающей весь упомянутый "каталог"¹⁷.

С уверенностью можно отметить, что правило о навигационной ошибке к моменту его законодательного закрепления прочно вошло в

практику мореплавания и стало обычной оговоркой значительного числа чартеров и коносаментов. При этом в договор перевозки включалась именно оговорка об исключении ответственности перевозчика за ошибку в судовождении и управлении судном, а не ее непосредственная предшественница, оговорка об исключении ответственности перевозчика за всякую ошибку служащих перевозчика (*negligence clause*). Так, правило об исключении ответственности перевозчика за навигационную ошибку получило закрепление в “Гамбургских фрахтовых правилах”, принятых в 1885 г. Гамбургским конгрессом Ассоциации для реформы и кодификации права. Эти правила устанавливали наступление ответственности судовладельца за немореходность судна, но освобождали его от ответственности за навигационные ошибки его служащих¹⁸.

Широкое распространение правила о навигационной ошибке было обусловлено тем, что морская фрахтовая практика показала, в первую очередь, стремление к достижению дешевизны морской перевозки, зачастую путем известного ущемления правового положения грузовладельца как стороны договора морской перевозки. Широко известен пример, приводимый французским ученым Рипером, который отмечает, что в 1896 году марсельские судовладельцы поставили своего рода эксперимент, в ходе которого грузоотправителям предлагалось на выбор два типа коносаментов, один из которых не содержал обычных коносаментных оговорок, в том числе, исключающих ответственность перевозчика за ошибки его служащих, а другой предполагал ограничение ответственности перевозчика, но в случае его выдачи сумма фрахта была значительно меньшей. За все время коносамент без оговорок был востребован всего три раза¹⁹. Как представляется, приводимый Рипером пример позволяет с некоторой осторожностью утверждать, что закрепление оговорок, ограничивающих ответственность перевозчика и, соответственно, перекладывающих часть морских рисков на грузовладельца, соответствует интересам обеих сторон договора морской перевозки груза. Сказанное вполне справедливо и по отношению к правилу о навигационной ошибке.

Вряд ли стоит пояснять, что любые возможные потери грузовладельца с легкостью могли быть компенсированы страховыми компаниями, что позволяло обеспечить защиту интересов грузовладельца, даже если ответственность перевозчика оказывалась ограниченной или вовсе исключенной. Это обстоятельство объясняет, почему, с точки зрения грузовладельцев, включение в договор перевозки соответствующих оговорок, в том числе и правила о навигационной ошибке, являлось приемлемым.

Возникновение правила о навигационной ошибке явилось результатом развития именно коносаментных оговорок. Это объясняется, по всей видимости, тем, что оформление правила в современном, знакомом нам по Гаагским правилам виде относится к началу эры линейного сообщения, парового судоходства и возрастания роли коносаментных перевозок. Уже из коносаментов правило перекочевало в чартеры, многие из которых в настоящее время содержат положения, отсылающие к Гаагским правилам.

Вопрос о влиянии новой эпохи линейного морского сообщения на закреплении во фрахтовой практике правила о навигационной ошибке

порождает споры в доктрине международного морского права. С уверенностью можно сказать, что широкое использование оговорок об ограничении ответственности перевозчика явилось, в первую очередь, результатом обоюдного стремления сторон договора морской перевозки к снижению фрахтовых ставок. Хотя нельзя не отметить, что развитие именно линейного грузового сообщения, ставящего морского перевозчика в некоторой степени в привилегированное положение, явилось тем фактором, который способствовал становлению коносаментных оговорок, ограничивающих ответственность перевозчика, включая и правило о навигационной ошибке.

Очевидно, что с точки зрения интересов всех участников отношений, возникающих в связи с договором морской перевозки груза: и грузовладельца, и страховщика, и кредитной организации - развитие оговорок, ограничивающих ответственность морского перевозчика, не могло быть бесконечным. Ограничение ответственности перевозчика не должно было становиться равнозначным его безответственности. Особые опасения вызывало использование оговорок, исключающих ответственность перевозчика за упущения его служащих в обеспечении сохранности груза. До момента включения в договор морской перевозки груза оговорки, освобождающей перевозчика от ответственности за ошибку в обеспечении сохранности груза, “невидимая рука рынка”, учитывая возможность страхования ответственности, обеспечивала если не наилучшее, то вполне приемлемое распределение рисков между сторонами договора морской перевозки.

Между тем “оговорка о небрежности”, включавшаяся в коносаменты, в значительном числе случаев устанавливала исключение ответственности перевозчика за все виды ошибок, которые могли быть совершены его служащими. Реакция на эти неприемлемые тенденции в развитии коносаментных оговорок, состоявшие в частности в освобождении перевозчика от ответственности в случае отсутствия должной заботы в обеспечении сохранности груза, последовала со стороны преимущественно грузовладельческой державы, которой являлись в конце XIX в. Соединенные Штаты Америки. Выход был найден в законодательном ограничении свободы договора путем принятия соответствующего закона — “Хартер акта” 1893 г., получившего свое название по имени автора законопроекта сенатора Майкла Хартера. Этот закон сыграл очень большую роль в развитии правового регулирования морской перевозки грузов во всем мире. Его основные черты восприняты во всех правовых системах. Формулировка правила о навигационной ошибке, содержащаяся в Гаагских правилах, восходит именно к “Хартер акту”.

Заложенный в этот Закон компромисс между интересами сторон, вовлеченных в морскую перевозку, помимо прочего, состоял в том, что для уравнивания интересов грузовладельцев и перевозчиков Акт, с одной стороны, устранил возможность, существовавшую у перевозчика, освобождаться от ответственности за вину его служащих, допущенную при обращении с грузом, а, с другой, - допустил возможность освобождения перевозчика от ответственности за навигационные ошибки, противопоставляемые ошибкам в обращении с грузом. Правило о

навигационной ошибке содержится в статье 3 “Хартер акта”. В соответствии с “Хартер актом” перевозчик, как и в соответствии с общим правом, оказывался обязанным проявить должную заботу по приведению судна, предоставляемого для перевозки, в мореходное состояние и проявить должную заботу о грузе²⁰.

Аналогичные проекты законов существовали и ранее в других странах, однако именно законодательный опыт США привел к настоящей революции в области морской перевозки грузов. Английские доминионы стали принимать законы, которые воспроизводили основные идеи, лежащие в основе “Хартер акта”. В их числе можно назвать канадский The Water Carriage of Goods Act 1911 г., австралийский The Sea Carriage of Goods Act 1904 г., новозеландский The Shipping and Seamen Act 1908 г. и другие.

Великобритания, во многом под давлением со стороны своих доминионов, с одной стороны, а с другой, — руководствуясь теми же соображениями, что и иные страны, то есть стремясь обеспечить интересы других лиц, имеющих отношение к морской перевозке, стала во главе движения по международной унификации режима ответственности морского перевозчика.

Основные идеи “Хартер Акта”, включая и Правило о навигационной ошибке, были использованы при разработке и принятии Гаагских правил и Брюссельской конвенции 1924 г. То обстоятельство, что объектом внимания составителей Гаагских правил стали именно перевозки по коносаменту, по всей видимости, может быть объяснено тем, что международно-правовая унификация, осуществленная путем принятия Брюссельской конвенции 1924 г., учитывала, в первую очередь, интересы сторон, которые нуждались в обеспечении стабильного оборота коносаментов как оборотных документов, прежде всего, банков и иных кредитных учреждений²¹. Однако нельзя упускать из виду того важного соображения, что различная оценка правовой природы договора фрахтования на рейс в праве различных участников Конвенции 1924 г. заставляет их по разному оценивать допустимость ограничения свободы участников указанного договора.

Гаагским правилам сопутствовал успех, в короткий срок они были восприняты правовыми системами большинства развитых государств. Правило о навигационной ошибке входило в состав их законодательства как составная часть Гаагских правил, включавшихся во внутреннее право в соответствии с предписаниями Брюссельской конвенции 1924 г. Во Франции основные положения Конвенции были включены в национальное законодательство Законом 1936 г. (*loi du 2 avril 1936 relatif aux transports des marchandises par mer*), в Англии в 1924 г., в США в 1936 г. (и в Великобритании, и в США эти законы назывались The Carriage of Goods by Sea Act), в Германии соответствующие положения были включены в состав Торгового уложения. Большинство стран Запада сделало Гаагские правила основой регулирования ответственности морского перевозчика. Как уже было отмечено выше, Гаагские правила были учтены при составлении КТМ СССР 1929 г.

Как представляется, сказанное выше позволяет сделать существенное предположение, что необходимость законодательной фиксации

правила о навигационной ошибке обусловлена тем, что использование в практике оговорок, исключающей ответственность за ошибки в обращении с грузом, не соответствовало интересам страховщиков груза и банков, участвующих в операциях, связанных с морской перевозкой.

Правило о навигационной ошибке — тот рубеж, после перехода которого перевозчик зачастую утрачивает действительный интерес к обеспечению сохранности груза и надлежащему исполнению договора перевозки. До момента преодоления этого рубежа не было каких-либо существенных оснований для законодательного вторжения в область морской перевозки груза. И “Хартер акт”, и Гагские правила, по сути, фиксируют максимально приемлемый уровень ограничения ответственности морского перевозчика. С этой точки зрения и необходимо рассматривать существо законодательного решения об использовании правила о навигационной ошибке.

Представляется, что все остальные соображения, которые традиционно высказываются в защиту правила о навигационной ошибке, должны рассматриваться сквозь призму именно сформулированного предположения. И недостаток контроля над капитаном, лоцманом и членами судового экипажа, и особые опасности, присущие мореплаванию, будучи весьма важными факторами, которые нельзя не принимать во внимание по сей день, имеют значение постольку, поскольку без включения в договор морской перевозки груза соответствующих оговорок они, в свою очередь, могут привести к резкому увеличению размера фрахта, который будет включать в себя также повышенную плату за риск. Перевозчик, по сути, окажется перед необходимостью исполнять не свойственную ему функцию страховщика. Использование же системы оговорок, ограничивающих ответственность морского перевозчика или переносящих бремя доказывания его вины, предоставляет грузоотправителю выбор, принять на себя этот повышенный риск или переложить его на страховщика. Из практики известно, что грузоотправитель в значительном числе случаев предпочитает согласиться с тем, что на нем лежит этот повышенный риск. В противном случае та или иная коммерческая операция, предполагающая морскую перевозку груза, может просто не иметь смысла из-за высоких фрахтовых ставок.

С другой стороны, переложение бремени возмещения ущерба на страховую компанию, к услугам которой имеет возможность обратиться грузовладелец, также предоставляет грузоотправителю возможность относительно легкого взыскания суммы ущерба, что в ряде случаев более приемлемо, чем перспектива разбирательства с судоходной компанией. Страховщик, в свою очередь, являясь профессиональной организацией, имеет много больше, чем грузовладелец, возможностей для проведения квалифицированного разбирательства в каждом случае причинения ущерба застрахованному грузу, что позволяет ему чаще добиваться установления истинной причины повреждения груза и, если на то есть основания, взыскания суммы ущерба с перевозчика.

В конце концов, стороны договора морской перевозки груза имеют возможность, в случае заинтересованности, путем заключения договора увеличить степень ответственности морского перевозчика, возложив на него даже строгую ответственность за сохранность груза, в том числе, и

исключив действие правила о навигационной ошибке. Это замечание особенно актуально для трамповых перевозок, в которых стороны имеют возможность специально согласовывать условия договора.

Вышеизложенные соображения позволяют заключить, что система ответственности морского перевозчика, установленная Гаагскими правилами, является вполне сбалансированной и в полной мере учитывает интересы всех сторон, вовлеченных в морскую перевозку груза.

Конечно, эта система, составляющая основу Гаагских правил, является результатом известного компромисса, но, очевидно, компромисса, который до настоящего времени не утратил своего значения. Утверждение об исключительном характере правила о навигационной ошибке, которое закрепляет максимально допустимый, с точки зрения грузовладельца, уровень освобождения морского перевозчика от ответственности, очень важно для понимания содержания правила и решения множества весьма интересных вопросов и проблем, которые возникают при его применении.

Включение в право правила о навигационной ошибке в том виде, в котором оно сформулировано в Гаагских правилах, приводит к тому, что безопасность судна является сама по себе достаточным стимулом для того, чтобы побудить перевозчика сделать все, что он может сделать для того, чтобы люди, которым перевозчик поручает свое судно, проявили всяческую заботу в судовождении и управлении судном. Такую точку зрения в доктрине ранее высказывали, применительно к основной идее “Хартер акта”, американские исследователи Грант Гилмор и Чарльз Л. Блэк²².

Истории международной унификации правового регулирования отношений в области торгового мореплавания известна попытка реформировать систему ответственности морского перевозчика, предпринятая разработчиками Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (“Конвенция ООН 1978 г.”), которая должна была заменить Брюссельскую конвенцию 1924 г. с последующими изменениями и дополнениями к ней. В соответствии с резолюцией Гамбургской конференции ООН, принявшей Конвенцию, правила, содержащиеся в Конвенции, предлагается называть “Гамбургские правила”²³. Гамбургские правила предполагают коренное изменение принципов, на которых строится ответственность морского перевозчика. Их составители вообще отказались от использования “каталога исключений”, примерного перечня обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Обязанности перевозчика излагаются в Гамбургских правилах как обязательства по достижению определенного результата, а не как в Гаагских правилах - по проявлению должной заботы в достижении цели договора перевозки. Это, как и многое иное, показывает, что Гамбургские правила, в сравнении с правилами Гаагскими, в большей степени приближены к континентальному правовому мышлению.

Одной из наиболее характерных черт новой Конвенции стало то обстоятельство, что вместе с “каталогом исключений” исчезло и правило об исключении ответственности морского перевозчика за навигационную ошибку.

Вопрос о его сохранении или исключении из Гамбургских правил стал предметом ожесточенных споров в ходе их разработки и принятия. Истории разработки и принятия Гамбургских правил посвящена обширная литература как у нас в стране²⁴, так и за рубежом. Поэтому представляется, что можно ограничиться лишь кратким изложением доводов, которые предлагались сторонниками и противниками отмены правила о навигационной ошибке.

Основными доводами в пользу коренной реформы в области правового регулирования ответственности перевозчика, предполагавшей и отмену правила о навигационной ошибке, были следующие:

- Во-первых, произошло радикальное снижение степени риска, присущего морским перевозкам, обусловленное улучшением навигационного и технического оснащения судов. Это обстоятельство делает неоправданными ссылки на особые риски, якобы присущие торговому мореплаванию. По мнению сторонников отмены правила о навигационной ошибке, на такие же особые риски могли бы ссылаться и владельцы других видов транспорта, особенно воздушного, однако ни один перевозчик, кроме морского, не освобождается от ответственности за действия или упущения своих служащих в управлении транспортным средством. В международно-правовых актах, регулирующих отношения по перевозке грузов другими видами транспорта, нет нормы, аналогичной правилу о навигационной ошибке. Правило о навигационной ошибке, ранее содержавшееся в Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.)²⁵, было исключено из нее впоследствии Протоколом 1955 г.²⁶

- Изменение системы ответственности морского перевозчика позволило бы повысить степень заинтересованности перевозчика в обеспечении сохранности груза.

- Устранение правила о навигационной ошибке позволило избежать трудностей, связанных с разграничением ошибки в управлении судном и ошибки в обеспечении сохранности груза.

- Отмечалась определенная противоречивость судебной практики, в том, что касалось применения ряда предписаний Гаагских правил, и эта противоречивость якобы должна была быть устранена принятием новых правил.

Сторонники же сохранения правила о навигационной ошибке полагали, что непонятным остается, почему важнейшие особенности, присущие морской перевозке грузов, не должны приниматься во внимание. Цель унификации с иными транспортными конвенциями, которая декларировалась и для достижения которой было исключено правило о навигационной ошибке, достигалась не в полной мере. Это легко заметить, если сопоставить положения пункта 1 статьи 5 Гамбургской конвенции с правилами других транспортных конвенций (статьями 18, 20 Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, Варшава, 12 октября 1929 г. (с изменениями и дополнениями от 28 сентября 1955 г.); статья 17 Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), Женева, 19 мая 1956 г.)²⁷).

Высказывалось опасение, что с принятием Гамбургских правил ненужной могла стать накопленная к тому моменту более чем за 50 лет (а теперь уже за 70) правоприменительная практика, которая позволяла дать ответ на вопрос о значении почти каждой фразы Гаагских правил²⁸, что, в свою очередь, способствовало унификации правоприменительной практики.

Лозунг унификации режима ответственности, по мнению противников исключения правила о навигационной ошибке, прикрывает иную, более важную цель, которая обозначалась как необходимость более сбалансированного распределения рисков между перевозчиком и грузоотправителем. За требованием улучшить положение грузоотправителя стояли, в первую очередь, интересы развивающихся стран, доминировавших как в ЮНКТАД, так и на Конференции.

В том, что касалось экономических последствий изменения системы ответственности морского перевозчика, и в том числе отмены правила о навигационной ошибке, предполагаемых в соответствии с Гамбургскими правилами, отмечалось, что это означает возрастание степени ответственности морского перевозчика и степени его неуверенности в том, сколь велики пределы этой ответственности, что повлечет увеличение размера страховых премий, уплачиваемых перевозчиком, без соответствующего падения размера страховых премий, уплачиваемых грузовладельцем, который к тому же столкнется с необходимостью платить возросшую плату перевозчику.

В том, что касается довода об уменьшении степени риска, присущего морской перевозке, подчеркивалось, что морские перевозки до настоящего времени сопряжены со значительной степенью риска. Перевозчик во время рейса утрачивает непосредственный контакт с капитаном, судовым экипажем и, тем более, лоцманом и иногда оказывается не в состоянии осуществлять эффективный контроль за ними. Прогресс в области судостроения привел к росту технической оснащенности судов, резкому увеличению их размеров и удорожанию судового оборудования. В связи с повышением стоимости судов их владельцы в случае аварии на море терпят огромные убытки. Это влечет за собой рост страховых премий, уплачиваемых ими. Полный отказ от признания навигационной ошибки основанием освобождения от ответственности привел бы к еще большему увеличению размера страховых премий, что, в свою очередь, вызвало бы повышение фрахтовых ставок, не компенсированное снижением размера страховых премий, которые должны быть уплачены грузовладельцем. Поэтому такой отказ может иметь нежелательный экономический эффект как для перевозчиков, так и для грузовладельцев, в частности грузовладельцев развивающихся стран²⁹.

Можно предположить, что в долгосрочной перспективе в случае успеха Гамбургских правил, конечно же, рынок должен был бы среагировать на изменение системы распределения рисков, существующих в области морской перевозки грузов, в том числе и путем создания новой сбалансированной страховой системы, однако вряд ли кто-то в рамках подготовки Гамбургских правил попытался оценить размер того промежутка времени, который понадобится для создания этой новой системы. То судовладельческое государство, которое бы решилось

инкорпорировать Гамбургские правила, первым приняло бы на себя удар неблагоприятных экономических последствий введения новой системы. Очевидно, это явилось одним из важнейших доводов против введения новых правил.

Конвенция ООН 1978 г. не стала значимым и авторитетным международно-правовым документом. Она набрала необходимое число ратификаций и вступила в силу, однако среди ее участников не найти ни одной значительной судовладельческой державы. Из числа участников СНГ к Конвенции ООН 1 апреля 1997 года присоединилась Грузия³⁰. В настоящее время лишь небольшое число развивающихся государств, доля которых в мировой морской торговле составляет всего около 2 %, присоединились к Гамбургским правилам³¹.

Фактическая неудача Гамбургских правил стала весьма показательным примером того, какими могут последствия реформирования, не учитывающего ни специфики такой области правового регулирования как торговое мореплавание, ни интересов судовладельцев.

В свете изложенного нельзя без удивления относиться к высказываемому иногда мнению³², что несмотря на то, что правило о навигационной ошибке, на первый взгляд, более благоприятно для отечественного перевозчика, его включение в отечественное право на самом деле негативно сказывается на конкурентоспособности российского торгового флота на мировом рынке, поскольку хотя эта норма не является императивной для перевозок в заграничном сообщении, она будет применяться в случае, если соглашением сторон не предусмотрено иное. С этим нельзя согласиться уже потому, что достаточно трудно найти морского перевозчика, принадлежащего к стране, чья правовая система не содержала бы правила о навигационной ошибке.

Интересно отметить, что делегация нашей страны, несмотря на то, что в отечественной доктрине традиционно преобладало негативное отношение к правилу о навигационной ошибке, вместе с делегатами Болгарии, Польши, Кубы, Бельгии, ФРГ, Италии, Нидерландов, Португалии, Великобритании придерживалась на Конференции той точки зрения, что правило о навигационной ошибке должно быть сохранено, а формулировки пункта 1 статьи 5 соответствующим образом скорректированы.

С момента создания Гамбургских правил не прекращаются попытки создать новый универсальный, приемлемый для всех стран режим ответственности морского перевозчика, который бы предполагал, в том числе, большую, в сравнении с ныне существующей в соответствии с Гаагскими правилами, степень защиты интересов грузовладельцев. Основным источником вдохновения авторов проектов очередных реформ режима ответственности морского перевозчика стала идея объединения подходов, лежащих в основе Гамбургских и Гаагских правил, и создание некоего нового свода правил, который был бы приемлем для всех держав, и преимущественно грузовладельческих, и преимущественно судовладельческих, и который мог бы быть принят в форме новой международной конвенции.

Крайне осторожная работа по анализу такого рода идей и проектов и рассмотрению возможных концепций реформы Гаагских правил ве-

дется в течение многих лет Международным морским комитетом ("ММК"), одной из главных заслуг которого до настоящего времени заслуженно считается разработка именно Гаагских правил. В рамках этой работы по рассмотрению путей реформирования системы ответственности морского перевозчика ММК провел несколько мероприятий, в числе которых: встречи в Нокк-ле-Зуте в 1989 г., в Париже в 1990 г., в Антверпене в 1999 г. Однако ее итогом не стало представление ежегодной сессии ММК в Лондоне в 1998 г. проекта нового свода правил, призванных заменить Гаагские правила, что предполагалось ранее. Более того, руководство ММК приняло решение оставить в настоящее время эту деятельность и совместно с ЮНСИТРАЛ провести "исследовательскую работу, направленную на исследование возможности создания унифицированных правил, регулирующих области, не покрытые Гамбургскими и Гаагскими правилами, и в контексте этой работы, возможно обращение внимания на вопросы ответственности"³³.

С достаточно большой степенью уверенности можно предположить, что за осторожностью ММК проглядывает, скорее, понятное нежелание вносить существенные коррективы в систему ответственности, установленную Гаагскими правилами. ММК стремится закрепить существующее положение вещей, в том числе, и проводя необходимые исследования проблематики ответственности морского перевозчика, желая показать, что и на рубеже тысячелетий технический прогресс, на который так любят ссылаться сторонники устранения всякой специфики в регулировании морской перевозки, не привел к тому, что утратили свое значение такие определяющие для морского права понятия, как особые риски, присущие мореплаванию, и общее морское предприятие.

Между тем, консерватизм ММК, не желающего ревизии существующего режима ответственности перевозчика, традиционно находящегося под влиянием европейских судовладельческих держав, и в котором основные руководящие должности продолжают занимать юристы, которые в своей профессиональной деятельности поддерживают тесные отношения с Р & I клубами, в ближайшем будущем грозит привести к тому, что в США будет принят новый закон о морской перевозке грузов, который очень существенно отличается от Гаагских правил.

Соответствующий законопроект, подготовленный Комитетом по перевозке грузов Американской ассоциации морского права, и одобренный Ассамблеей этой Ассоциации на ее заседании в Нью-Йорке 3 мая 1996 г. 278 голосами против 3³⁴, был направлен в подкомитет комитета Сената по предпринимательству, науке и транспорту на его заседание 21 апреля 1998 г. Указанный проект подвергался в течение срока работы с ним корректировке и в настоящее время существует как сенатский законопроект от 19 июня 1998 г. ("Staff working draft. Senate Commerce and Science Committee, June 19, 1998. Carriage of Goods by Sea Act of 1998"³⁵). Законопроект представляет собой смесь положений, заимствованных из Гааго-Висбийских правил, Гамбургских правил, и норм, выработанных самой американской ассоциацией морского права после консультаций с различными группами интересов в США.

Указанный законопроект, как и действующий в настоящее время Закон о морской перевозке грузов США 1936 г., предполагает, что

ответственность перевозчика наступает в случае наличия его вины (раздел 9 законопроекта). Данный раздел законопроекта, в отличие от соответствующего раздела Гаагских правил и, соответственно, действующего американского закона о морской перевозке грузов, не содержит такого основания освобождения морского перевозчика от ответственности как ошибка в управлении судном и судовождении. Между тем, упомянутый раздел законопроекта, а именно его пункт 2 “Небрежность в судовождении или управлении судном” подраздела “d” “Бремя доказывания в связи некоторыми видами исков” формулирует правило относительно бремени доказывания того, что капитан, матросы, лоцман или служащие перевозчика допустили небрежность в судовождении или управлении судном, в соответствии с которым эта небрежность доказывается тем, кто ссылается на ее наличие:

“В случае предъявления иска в связи с утратой или повреждением груза, в котором сторона ссылается [в основание своего иска] на небрежность капитана, матросов, лоцмана или служащих океанского перевозчика, бремя ее доказывания лежит на той стороне, которая на нее ссылается”³⁶.

Подобно Гамбургским правилам и в отличие от Гаагских правил, Проект распространяется на иные виды договоров морской перевозки, кроме чартерных, а не только на те перевозки, на которые выдан коносамент, или для осуществления которых предполагалась его выдача.

Стремление морских перевозчиков избежать рассмотрения споров в судах и арбитражах США, которые очень часто рассматривают нормы национального законодательства, защищающие интересы грузовладельца, в качестве сверхимперативных, вне зависимости от того, какое право признано применимым к правоотношениям сторон договора морской перевозки груза, привело к тому, что авторы законопроекта включили в него положения, которые, в том случае, если эти положения будут приняты Конгрессом США, приведут к тому, что, с точки зрения американских законов, законным будет рассмотрение споров, вытекающих из морской перевозки грузов в США и из США, только в судах и арбитражах этой страны.

Как видно из сказанного, даже в США, где традиционно доминирующими являются интересы грузовладельцев и законодательная практика которых в начале нашего века уже привела к революции в законодательном регулировании морской перевозки грузов, составители нового достаточно радикального законопроекта не пошли на полный отказ от правила о навигационной ошибке. С уверенностью можно отметить, что несмотря на то, что предполагается существенное ужесточение режима ответственности морского перевозчика, не предлагается радикальный отказ от использования правила о навигационной ошибке. В значительном, если не в большем, числе случаев простое перенесение бремени доказывания того, что причинение ущерба или утрата груза возникли в результате ошибки служащих перевозчика в судовождении и управлении судном, на грузовладельца будет означать именно освобождение перевозчика от ответственности уже в силу того, что грузовладелец будет не в силах доказать вину служащих перевозчика, так как все необходимые доказательства будут в распоряжении только самого перевозчика, а в отношении навигационной ошибки вина перевозчика

более не будет являться презюмируемой³⁷. Однако принятие закона в том виде, в котором он в настоящее время предлагается, будет означать утрату для судов, которые будут применять правило о навигационной ошибке в его новом обличье, возможности ссылаться на значительную часть накопленной судебной практики по вопросу о применении правила о навигационной ошибке.

Один из наиболее авторитетных современных авторов по морскому праву, профессор монреальского университета “МакГилл”, Уильям Тетли, автор одного из наиболее интересных трудов по морской перевозке грузов³⁸, в котором немало места уделено рассмотрению правила о навигационной ошибке, полагает, что целям международно-правовой унификации соответствовало бы присоединение к Гамбургским правилам, если, однако, это оказывается неприемлемым, законы о морской перевозке грузов должны быть скорректированы таким образом, чтобы исключить из них правило о навигационной ошибке³⁹.

Несмотря на то, что профессор У. Тетли является сторонником реформы Гаагских правил, он является противником принятия американского законопроекта в том виде, в котором он предложен американской ассоциацией морского права. У. Тетли называет проект националистическим⁴⁰ и одним из самых шовинистических среди законов, регулирующих морскую перевозку грузов⁴¹, кроме того, он полагает, что новый закон, если он будет принят, будет противоречить международной вежливости и общепринятым правилам международного частного права⁴². С этим утверждением нельзя не согласиться.

США занимают одно из наиболее важных мест в мировой торговле. Уже это обстоятельство делает вопрос о последствиях принятия нового закона проблемой не только Соединенных Штатов, но и всех стран, так или иначе связанных морской торговлей с этой страной. Новый американский закон, если он будет принят, как в свое время “Хартер акт”, вне всякого сомнения, окажет влияние на состояние правового регулирования морской перевозки грузов во всем мире. Принятие нового американского закона будет означать деунификацию режима ответственности морского перевозчика, единство которой в праве развитых государств не было нарушено созданием Гамбургских правил. Даже беглый анализ проекта позволяет сделать вывод о том, что цель, которая ставилась в момент начала работы над указанным проектом — унифицировать правовое регулирование в области морской перевозки грузов в США с правовым регулированием в этой области у других морских наций⁴³, оказалась не достигнута. Не в последнюю очередь то, что американский законопроект нарушает единство правового регулирования в области морской перевозки грузов, обуславливается тем, что этот проект предполагает существенное изменение такого важного элемента системы распределения ответственности между сторонами договора морской перевозки груза, как правило о навигационной ошибке.

В случае принятия нового Закона США перестанут быть одной из стран, ответственность морского перевозчика в праве которых основывается на Гаагских правилах. Возможно, новое потрясение международной системы регулирования ответственности морского перевозчика приведет к созданию и принятию нового свода правил, подобно тому

как некогда принятие “Хартер акта”, в итоге привело к выработке Гаагских правил и их принятию в качестве компромисса между противостоящими интересами грузовладельцев и перевозчиков и, соответственно, интересами грузовладельческих и судовладельческих держав. Воздействие нового законодательного опыта США будет тем более значительным, что роль этой страны в мировой торговле возросла в сравнении с рубежом прошлого и нынешнего веков.

Необходимо отметить, что проект нового американского закона о морской перевозке грузов, в целом, негативно встречен значительным числом морских юристов, международных организаций и страховщиков. Свою негативную позицию в отношении проекта к настоящему моменту выразили Балтийская международная морская конференция, Международная торговая палата, Международная группа P & I клубов (the International Group of P & I), Всемирная федерация транспортных ассоциаций и другие международные неправительственные организации⁴⁴.

Понимание содержания понятия “ошибка в судовождении” не нуждается в специальном объяснении. Применение правила об освобождении морского перевозчика от ответственности за ошибки, допущенные в судовождении, не представляет сложности с точки зрения правоприменительной практики. Вряд ли стоит останавливать на этом внимание особо.

Большой проблемой в правоприменительной практике является решение вопроса о разграничении ошибок в управлении судном и обеспечении сохранности груза. Сложности, с которыми столкнулись суды в их разграничении, стали даже одним из аргументов в пользу отмены правила о навигационной ошибке или существенного его изменения, как это предлагал Международный морской комитет в ходе обсуждения проекта Гамбургских правил⁴⁵.

Поиск ясного критерия разграничения двух типов ошибок ведется с целью унификации правоприменительной практики, в которой зачастую можно встретить различные решения в схожих ситуациях, и с целью устранения неясностей в применении закона.

Очевидно, что ошибками в обеспечении сохранности груза являются те ошибки, которые допущены непосредственно по отношению к грузу. В их числе: неправильная укладка или сепарация, недостаточная вентиляция трюмов, действия или упущения по отношению к механизмам судна, предназначенным исключительно для сохранности груза (например, рефрижераторов). Понятие ошибки в управлении судном восходит к понятию, выработанному английской судебной практикой, предшествовавшей принятию Брюссельской конвенции 1924 г.

Содержание понятия ошибки в судовождении и управлении судном было проанализировано и изложено Скраттоном и Карвером⁴⁶ следующим образом: это управление судном, которое относится к интересам судна как такового, но не к интересам груза или устройств и механизмов судна, призванных обеспечивать сохранность груза. Иначе говоря, необходимо понять, к чему относилось действие, в ходе осуществления которого была допущена ошибка, и отличать действие, относящееся к интересам судна, от относящегося к интересам груза. Важно отметить,

что действие не может быть охарактеризовано как относящееся к интересам судна, если оно просто нашло свое выражение в том, что было направлено на судовые устройства.

Существует иной подход, предлагаемый Рене Родьером⁴⁷. С точки зрения Родьера, правильным является критерий разграничения, соответствующий предназначению, которое имело ошибочное действие: было ли оно совершено в ходе операции, предпринятой в интересах груза (в этом случае ошибка имеет коммерческий характер), или в ходе операции, относящейся к судну (в этом случае это — навигационная ошибка).

Критерий, предложенный Родьером, можно назвать критерием намерения или интенции, поскольку он кладет в основу анализ намерения, которым руководствовался служащий перевозчика, допустивший ошибку, повлекшую причинение ущерба грузу. Другой же критерий, выработанный английской практикой, обозначим как критерий локализации, коль скоро он предполагает анализ фактической направленности действия на определенную часть судна.

Тогда, когда отсутствует материальная отправная точка для применения критерия ограничения случаев совершения навигационной ошибки от случаев совершения ошибки, не являющейся навигационной, как, например, в случаях совершения ошибок, которые состояли в воздержании от совершения действия, по мнению Родьера, необходимо принимать во внимание направленность ошибочного действия или интерес, на достижение которого было бы направлено действие, если бы не было упущения.

Критерий, предложенный Скраттоном, состоит в том, что необходимо локализовать ошибочное действие на определенной части судна и задаться вопросом, предназначена ли она для сохранения товаров или относится к судну как таковому.

Представляется, что правило о навигационной ошибке должно во всех случаях применяться с учетом его предельного, исключительного характера. Перевозчик не утрачивает действительного интереса к сохранению груза, если его ответственность за груз увязана с его интересом к сохранению судна. Исходя из этого, перевозчик может быть освобожден от ответственности только в том случае, если в ходе исполнения операции существовала действительная угроза судну. Степень этой угрозы должна быть соизмерима со степенью угрозы, которая возникла для судна в результате совершения ошибочного действия.

Нельзя без огорчения отметить, что новый КТМ РФ, подобно своему предшественнику КТМ СССР 1968 г. ограничивает применение Правила исключительно заграничным сообщением, не распространяя его действие на каботажную перевозку (статья 122 КТМ РФ).

В этом отношении новый КТМ РФ основывается на тех же идеях, что и КТМ СССР 1968 г. До принятия КТМ СССР 1968 г. в отечественной доктрине доминировало мнение, что правило о навигационной ошибке противоречит общим принципам отечественного обязательственного права и должно быть исключено. Правило о навигационной ошибке признавалось, в первую очередь, предназначенным для защиты интересов отечественного перевозчика, действующего в заграничном

сообщении. Предполагалось, что отсутствие правила о навигационной ошибке ставило бы отечественного перевозчика в худшее положение по сравнению с “капиталистическими судоходными предприятиями”, которые пользуются возможностью исключения ответственности за навигационную ошибку⁴⁸.

В современных условиях в том же, что касается защиты интересов отечественного перевозчика, необходимо принять во внимание следующее соображение. Ответственность морского перевозчика в современной России, вне зависимости от того, осуществляется ли перевозка в каботаже или в заграничном сообщении, в большинстве случаев страхуется у иностранных страховщиков. В этом отношении известность имеет деятельность Р & I Клубов. Даже в том случае, когда ответственность перевозчика страхуется в отечественной страховой компании, в роли перестраховщика чаще всего выступает иностранная страховая компания.

Ужесточение ответственности перевозчика даже в каботажной перевозке ставит отечественного перевозчика в положение худшее по сравнению с иностранным перевозчиком. Вне зависимости от того, осуществляется ли перевозка в заграничном сообщении или в каботаже, перевозчик, если на нем лежит более высокая степень ответственности, оказывается в конечном итоге перед необходимостью нести бремя более высоких расходов на страхование.

Исключение действия правила о навигационной ошибке в каботажном сообщении в итоге ведет к необходимости уплачивать более высокую страховую премию иностранному страховщику. Декларированная цель защиты интересов отечественного перевозчика, очевидно, не достигается, и он оказывается в положении худшем, чем перевозчик иностранный. Если признать правило о навигационной ошибке обоснованным и допустимым, не существует оснований для исключения его применения в каботажном плавании. В противном случае, не будут в полной мере достигнуты те цели, достижение которых, как представляется определяло действия законодателя, включившего в наше право правило о навигационной ошибке.

Исходя из сказанного выше, можно отметить, что целесообразным представлялось бы устранение из КТМ РФ положений, ограничивающих применение правила о навигационной ошибке только заграничным плаванием.

Важно заметить, что после принятия нового Гражданского кодекса РФ (далее — “ГК РФ”) появились некоторые сомнения в том, что правило о навигационной ошибке сохраняет свое действие в современном праве РФ. Эти сомнения проистекают из того, что пункт 1 статьи 796 нового ГК РФ⁴⁹, похоже, формулирует принцип виновной ответственности перевозчика, в том числе, конечно, и перевозчика морского. Хотя в указанном положении ГК РФ не говорится прямо о том, что ответственность морского перевозчика имеет виновный характер, большинство комментаторов сходится в том, что в рассматриваемом положении закона речь идет именно о вине⁵⁰. Формулировка, содержащаяся в статье 796 ГК РФ, вполне соответствует традициям транспортного права.

Пункт 1 статьи 796 не допускает изъятия из устанавливаемого им правила о виновной ответственности. Даже если исходить из того, что пункт 1 статьи 796 ГК РФ не имеет в виду установление виновной ответственности перевозчика, ошибка служащего перевозчика, по меньшей мере, не во всех случаях может рассматриваться с точки зрения суда в качестве *“обстоятельства, которое перевозчик не мог предотвратить и устранение которого от него не зависело”*.

Тем не менее, более чем трудно поверить в то, что законодатель имел в виду исключение из права РФ правила о навигационной ошибке, скорее всего, мы имеем дело с недосмотром, однако же нельзя исключать того, что суды при рассмотрении конкретных дел могут согласиться с тем, что правила о навигационной ошибке в праве России больше не существует. В любом случае, неясность в вопросе о том, действует ли в современном праве России правило о навигационной ошибке, привносит в деловой оборот известную неопределенность, которой, очевидно, следует избегать.

Сомнения в том, существует ли в праве РФ правило о навигационной ошибке, не сняты полностью принятием нового КТМ РФ, который, как было сказано выше, формулирует правило о навигационной ошибке. Пункт 2 статьи 1 КТМ РФ формулирует оговорку, что имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются КТМ РФ в соответствии с ГК РФ.

Иными словами, КТМ РФ должен будет применяться в части, не противоречащей ГК РФ. Соответственно, формальный анализ текста закона заставляет предположить, что правило о навигационной ошибке более не содержится во внутреннем праве России и не будет в нем присутствовать далее. Представляется, что сложившееся положение является нетерпимым и должно быть исправлено. Одним из возможных способов достичь этого было бы устранение оговорки, сделанной в пункте 2 статьи 1 КТМ РФ, или соответствующее изменение статьи 796 ГК РФ. Пункт 1 указанной статьи ГК РФ мог бы начинаться со слов *“Если иное не установлено законом”*.

Необходимым представляется остановиться на вопросе о возможности использования в качестве обоснования применения правила о навигационной ошибке положений абзаца 1 пункта 2 статьи 784 ГК РФ⁵¹. Как представляется, указание на то, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, не отменяет того обстоятельства, что в соответствии с предписаниями как самого ГК (статья 3), так и нового КТМ РФ, последний применяется в части, не противоречащей ГК. По всей видимости, единственной целью, которую преследовал законодатель, формулируя указанные положения ГК, является указание на то, что действующее гражданское право сохраняет прежде существовавшую систему регулирования правоотношений в области перевозки — ГК, транспортные уставы и кодексы, иные принимаемые в соответствии с ними нормативно-правовые акты.

Одним из способов обосновать применимость правила о навигационной ошибке в отечественном праве могло бы быть использование положений пункта 1 статьи 15 ГК РФ, который, устанавливает, что лицо,

право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере, а также пункта 1 статьи 400, в соответствии с которым по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность). Эти положения ГК РФ, возможно, допускают несколько расширительное толкование, предполагающее, что право на полное возмещение убытков может быть ограничено настолько, что оказывается вовсе исключенным. Предлагаемый способ обоснования применимости правила о навигационной ошибке страдает, однако, тем недостатком, что исключение права на возмещение убытков все же представляет собой нарушение принципа виновной ответственности перевозчика, установленной упомянутой выше статьей 796 ГК РФ.

Тем не менее, представляется, что сам факт закрепления правила о навигационной ошибке в новом КТМ РФ однозначно указывает на то, что воля законодателя состоит именно в том, что ответственность перевозчика за ошибки его служащих в судовождении и управлении судном не наступает.

Описанные сомнения в том, что правило о навигационной ошибке сохраняется во внутреннем праве России, показывают, как тяжело частное морское право ложится в прокрустово ложе общегражданского правового регулирования. Во многом это обусловлено тем, что морское право своими корнями уходит в обычное торговое средневековое право и этим отличается от романского общегражданского законодательства континентальных государств. Правильным представляется, чтобы положения ГК РФ подлежали применению к регулированию правоотношений в области торгового мореплавания в том случае, если они не урегулированы специальными нормами частного морского права.

Очевидно, что присоединение России к Брюссельской конвенции 1924 г. способно отчасти сгладить предполагаемые недостатки регулирования ответственности морского перевозчика на уровне внутреннего законодательства, поскольку в соответствии с пунктом 4 статьи 15 Конституции РФ, если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. Значительный интерес представляет определение сферы действия правил, содержащихся в Конвенции, в сравнении с предписаниями внутреннего морского права России. В связи с этим обращает на себя внимание то обстоятельство, что правила Конвенции подлежат применению исключительно в тех случаях, когда на перевозку был или должен был быть выдан коносамент или сходный товарораспорядительный документ (пункт "b" статьи 1 Конвенции). Между тем соответствующие положения КТМ РФ применяются также и в случаях осуществления перевозки, в отношении которой не предполагается выдача какого-либо товарораспорядительного документа.

Замещает ли Конвенция положения КТМ во всех случаях, когда на перевозку был выдан коносамент? На этот вопрос необходимо, очевидно, дать отрицательный ответ.

Статья 10 Конвенции 1924 г. в редакции Протокола 1968 г. формулирует правила, в соответствии с которыми можно определить сферу применения Конвенции. Сфера применения положений Конвенции отличается от сферы применения соответствующих положений КТМ.

Наиболее очевидным случаем, в котором в соответствии с нашими коллизионными нормами могут быть применены положения КТМ, но не Конвенции, будет тот случай, в котором коносамент, не инкорпорирующий норм Конвенции 1924 г. или не предусматривающий применения права государства-участника этой Конвенции, будет выдан на перевозку в порту государства, не являющегося участником Конвенции, а перевозка будет осуществлена отечественным перевозчиком.

Таким образом, в ряде случаев отечественный перевозчик столкнется с тем, что к коносаменту, выданному им, будут подлежать применению предписания КТМ, а это, в свою очередь, означает, что в ряде случаев в силу отмеченных выше причин перевозчик находится в худшем положении в сравнении со своими конкурентами — иностранными перевозчиками.

Затронутыми в настоящей статье проблемами, конечно, не исчерпывается круг проблем и вопросов, возникающих в связи с рассмотрением правила о навигационной ошибке. Осветить их все в рамках одной статьи представляется невозможным. В числе оставшихся за рамками настоящей работы такие вопросы: определение круга служащих перевозчика, ошибка которых может быть квалифицирована как навигационная, определение периода времени, в течение которого совершенные ошибки могут быть квалифицированы как навигационные, и многое другое. Рассмотрение этих проблем, решаемых в практике и доктрине неоднозначно, представляет большой практический и научный интерес. Разрешение этих проблем законом способствовало бы, в частности, унификации практики применения соответствующих положений Гаагских правил в наших судах и судах других участников Брюссельской конвенции 1924 г.

Сложность и необычность для нашего правового мышления положений Гаагских правил и, в частности, правила о навигационной ошибке, может привести к тому, что наши суды могут испытывать известные сложности в применении соответствующих норм Конвенции 1924 г. и КТМ РФ. Правоприменительная практика, в частности, в том, что касается применения правила о навигационной ошибке, является зачастую весьма противоречивой; точки зрения, высказываемые в доктрине, также являются несовпадающими. В этих условиях крайне полезным было бы принятие разъяснений по вопросам применения отдельных положений нового КТМ РФ и Брюссельской конвенции 1924 г. высшими юрисдикционными органами, так как это уже было сделано применительно к разъяснению отдельных положений многих других нормативно-правовых актов, например, ГК РФ.

В завершение хотелось бы отметить, что в современных условиях использование в законодательстве правила о навигационной ошибке является одной из эффективных мер государственной защиты интересов судовладельца. Вопрос о том, в какой мере правило о навигационной ошибке должно допускаться и использоваться в отношениях, регулиру-

емых отечественным морским законом, в первую очередь, политический вопрос. В том случае, если отечественный законодатель находит правильной политику защиты отечественного флота и отечественного судовладельца, целям такой политики соответствовало бы, в том числе, приведение установленного внутренним законодательством России режима ответственности морского перевозчика, в соответствие с Гаагскими правилами, изложенными в Брюссельской конвенции 1924 г.

¹ КТМ СССР, утвержден ЦИК и СНК СССР 14 июня 1929 г., Собрание законодательства СССР 1929 г. № 41 стр. 365

² Федеральный закон № 17-ФЗ от 17 декабря 1999 г. "О присоединении Российской Федерации к Протоколу об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о консаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года", текст Федерального закона опубликован в "Российской газете" от 15 января 1999 г., в Собрании законодательства Российской Федерации от 11 января 1999 г., № 2, стр. 244.

³ Правило о навигационной ошибке является одной из норм морского права, регулирующих ответственность такого субъекта как морской перевозчик. Под термином "морской перевозчик" понимается сторона договора морской перевозки груза, в роли которого зачастую выступает вовсе не сам судовладелец. Тем не менее, коль скоро регулирование в области правоотношений затрагивает интересы, в первую очередь, судовладельцев, представляется допустимым анализировать существо и историю возникновения правила именно с их точки зрения, как стороны, чьи интересы противостоят интересам грузовладельцев. Особо необходимо оговориться, что понятие перевозчика в различных правовых системах используется в несколько разных смыслах, что является особой проблемой в деле унификации правового регулирования морских перевозок грузов.

⁴ Wim Timmermans, "Carriage of Goods by Sea in the Practice of the USSR Maritime Arbitration Commission", 1991(?), p. 261.

⁵ В праве России этот принцип сформулирован в статье 402 ГК РФ "Ответственность должника за своих работников": *"Действия работников должника по исполнению его обязательства считаются действиями должника. Должник отвечает за эти действия, если они повлекли неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства"*.

⁶ Необходимо оговориться, что современное право не во всех случаях предполагает наличие частноправовых отношений судовладельца с лоцманом. При этом тому являлось до недавнего времени отечественное морское право.

⁷ Принят Государственной Думой 31 Марта 1999 г., опубликован в "Российской газете" от 1-5 мая 1999 г., Статья 167 КТМ РФ "Навигационная ошибка": *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, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка)"*.

⁸ Утвержден Указом Президиума ВС СССР от 17 сентября 1968 г. Текст Кодекса приводится по Справочно-правовой системе "Гарант".

⁹ Stoedtler R., Geschichte der Konnossementklauseln, Hamburg 1953, s. 97

¹⁰ Милан Бартошек, "Римское право: (Понятия, термины, определения)", М., 1989 г., стр. 97, 270.

¹¹ Пункт 3 статьи 401 ГК РФ: *"Если иное не предусмотрено законом или договором, лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязатель-*

ство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств. К таким обстоятельствам не относятся, в частности, нарушение обязанностей со стороны контрагентов должника, отсутствие на рынке нужных для исполнения товаров, отсутствие у должника необходимых денежных средств”.

¹² Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 18th ed. by Sir Alan Abraham Mocatta, Michael J. Mustill and Stewart C. Boyd, London, 1974, art. 102, p. 198, G. Gilmore, Ch. L. Black, The Law of Admiralty, Second Edition, Mineola, New York, 1975, p. 141; Carver's Carriage of Goods by Sea, Vol. 1, 12th ed., By Paoul Colinvaux, London, 1971, p. 112-114.

¹³ Rene Rodiere, Traite general de droit maritime, Affretements & Transports, Tome II, Les contracts de transport de marchandises, p. 219

¹⁴ К примеру, принцип виновной ответственности морского перевозчика был закреплён в статьях 606, 607, Германского торгового уложения.

¹⁵ Marais Georges, “Les transport internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit compare. Loi du 9 avril 1936”, Paris, 1949, p. 4.

¹⁶ Grant Gilmore, Charles L. Black, p. 141.

¹⁷ Русский перевод Конвенции приводится по сб.: “Многосторонние соглашения о морском транспорте (Условия морских перевозок)”, ТПП РФ, Секция торгового мореплавания и морского права, Москва, 1983 г., стр. 52-53.

¹⁸ Bovens, Das deutsche Seerecht, Vol. II, 1901, Fn. 9 s. 107, s. 383.

¹⁹ Ripert Georges, “Droit maritime”, Quatrieme edition, Tome II, Credit maritime, fortune de mer, transport maritimes, Paris, 1952, p. 620 (Необходимо оговориться, впрочем, что Рипер не приводит сведений о том, сколь долго предлагались грузоотправителям два вида коносаментов и какой процент составили три упомянутых коносамента от общего числа коносаментов, выданных за время эксперимента).

²⁰ Grant Gilmore, Charles L. Black, p. 143.

²¹ Такая точка зрения высказывалась в отечественной правовой литературе. В частности, в работе “Морское право СССР”, Ю. А. Авсова, В. В. Егорьева, А. Л. Кейлина, М., 1932 г. отмечалось: “...Гаагские правила устанавливают принудительную норму ответственности перевозчика, исходя из стремления укрепить в интересах банков значение коносамента как товаро-распорядительной бумаги”, стр. 49.

²² Grant Gilmore, Charles L. Black, p. 143.

²³ United Nations Commission on International Trade Law, Yearbook, Volume IX: 1978, United Nations, New York, 1981, p. 218.

²⁴ В числе работ на русском языке можно назвать: Иванов Г. Г., Маковский А. Л., “Международное частное морское право”, Ленинград, “Судоостроение”, 1984 г.; Дразунова Ю. Б. “Вопросы международных перевозок в работе ЮНСИТРАЛ”, в сборнике “Советский ежегодник международного права 1974”, Москва, “Наука”, 1976 г.; Иванов Г. Г., Калинин А. Г., “К вопросу о международно-правовом регулировании отношений по морской перевозке грузов. (Итоги Конференции Организации Объединенных наций по морской перевозке грузов)”. Совет экономической взаимопомощи. Бюро координации фрахтования судов. Информационный бюллетень № 7 (196), июль 1978 г. и № 8 (170), август 1978 г.; Иванов Г. Г., “Некоторые замечания по проекту Конвенции о перевозке грузов морем”, в сб. “Актуальные проблемы морского права”. Материалы VI общего собрания 1976 г., М., “Транспорт”, 1978 г.; Иванов Г. Г., “Навигационная ошибка не имеет будущего”, “Морской флот”, 1977 г., № 3.

²⁵ Сборник Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства

СССР, 1934 г., отд. П, № 20, ст. 176, Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, вып. VIII, стр. 326.

²⁶ Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955 г.). Текст протокола официально опубликован не был. Информация о Протоколе приводится по Справочно-правовой системе "Гарант".

²⁷ Международное частное право, Сборник документов, Москва, "Издательство БЕК", 1997 г., стр. 354.

²⁸ Comité Maritime International, Report of Proceedings at a Seminar held in Aix-en-Provence, 9-11. 1976, at p. 29, 30.

²⁹ UN Gen. Ass. A/Conf.89/7 at p. 90 et seq.

³⁰ A/CN.9/440 22 May 1997.

³¹ "Cogsa Proposal Summary. U.S. M.L.A. Document No. 724 of May 3, 1996, цитируется по: Tetley William, "Tetley's Commentary. Draft U. S. Carriage of Goods by Sea Act of 1998 (Senate COGSA'98)", адрес в Интернет: <http://www.admiraltylaw.com/tetley/comment.htm>, ссылка приводится по состоянию на 25 апреля 1999 г.

³² "Регулирование перевозок грузов морем", Ю. Мишальченко, А. Гунин, Кодекс info № 19 (151), 24 апреля 1996 г., адрес в Интернет: о HYPERLINK <http://www.dux.ru/enpp/newspapers/ki/arts/ki-151-art-1.html> п, ссылка приводится по состоянию на 19 мая 1999 г.

³³ Tetley William, "Support Griggs: Plan of Action for the CMI?" Fairplay Magazine, October 22, 1998, см. также адрес в Интернет: о HYPERLINK <http://www.admiraltylaw.com/tetley/usmlacog.htm> п, ссылка приводится по состоянию на 25 апреля 1999 г.

³⁴ U.S. M.L.A. Document No. 724, dated May 3, 1996, цитируется по: Tetley William, "The proposed New US COGSA (The Important International Consequences)", May 11, 1999, адрес в Интернет: о HYPERLINK <http://www.admiraltylaw.com/tetley/comment.htm> п, ссылка приводится по состоянию на 19 мая 1999 г.

³⁵ "Staff working draft. Senate Commerce and Science Committee, June 19, 1998. Carriage of Goods by Sea Act of 1998", адрес в Интернет: <http://www.healy.com/articles> п, ссылка приводится по состоянию на 25 апреля 1999 г.

³⁶ "In an action for loss or damage in which a party alleges that the master, mariner, pilot, or servants of an ocean carrier were negligent in the navigation or management of a ship, the burden of proof is on that party to prove negligence in the navigation or management of the ship". Приводится по "Staff working draft. Senate Commerce and Science Committee, June 19, 1998. Carriage of Goods by Sea Act of 1998".

³⁷ Важно отметить, что в последней 12-й редакции курса морского права Рене Родьера, подготовленной Эммануэлем Дю Понтависом, отмечено, что новой тенденцией развития судебной практики по делам об ответственности морского перевозчика является возрастание числа случаев, в которых ответственность перевозчика доказывается перед судом вне зависимости от того, на ком лежит бремя доказывания обстоятельств, являющихся основанием такой ответственности. Rodiere Rene, Du Pontavice Emmanuel "Droit Maritime", Paris, Dalloz, 12^e edition, 1997, p. 343.

³⁸ Опубликован на русском языке: Тетли У., "Претензии и иски при перевозке грузов морем. Морские требования по грузу", М. "Транспорт" 1983 г., по изданию 1978 г.

³⁹ Tetley William, "Comments on the U.S. Senate COGSA'98", адрес в Интернет: <http://www.admiraltylaw.com/tetley/cogsacom.htm>, ссылка приводится по состоянию на 25 апреля 1999 г.

⁴⁰ Tetley William, "Tetley's Commentary. Draft U.S. Carriage of Goods by Sea Act of 1998 (Senate COGSA'98)".

⁴¹ Tetley William, "Law conventions trampled: US Cogsas sails its own quirky course", Fairplay Magazine, October 15, 1998, адрес в Интернет: <http://www.admiraltylaw.com/tetley/usmlacog.htm>, ссылка приводится по состоянию на 25 апреля 1999 г.

⁴² Tetley William, "Tetley's Commentary. Draft U. S. Carriage of Goods by Sea Act of 1998 (Senate COGSA'98)".

⁴³ "The proposal is to amend COGSA is intended to bring the United States into unity with other maritime nations", M.L.A. Doc. No. 724 of May 3, 1996 at page 3, цитируется по: Tetley William, "Tetley's Commentary. Draft U. S. Carriage of Goods by Sea Act of 1998 (Senate COGSA'98)".

⁴⁴ Tetley William, "Comments on the U.S. Senate COGSA'98".

⁴⁵ Comité Maritime International, Documentation 1974, at p. 346, 348.

⁴⁶ Carver's Carriage by Sea Vol. 1. 12ed., 1971., p. 148-153, Scrutton on Charterparties and Bills of Lading (18 ed) by Sir Alan Abraham Mocatta, Michael J. Mustill and Stewart C. Boyd. L. 1974, p. 244-246.

⁴⁷ R. Rodiere, p. 264.

⁴⁸ Ю. Х. Джавад, А. К. Жудро, П. Д. Самойлович, Морское право, издательство "Транспорт", 1964 г. стр. 173.; К. И. Александрова, "Ответственность перевозчика за несохранность груза в практике Госарбитража", стр. 4; Зилиткевич Е. Я., Фаддеева Т. А., "КТМ Союза ССР о навигационной ошибке как основании освобождения перевозчика от ответственности", в сб. "Морское право и практика", М. ЦБНТИ 1969 г.; А. С. Зорин, "Правовое регулирование коносаментных перевозок в международном мореплавании", Автореферат диссертации, Киевский университет, Киев, 1973 г., стр. 11; Маковский А. Л., "Об усилении ответственности организаций морского транспорта за нарушения обязательств по перевозке грузов", в сб.: Торговое мореплавание и морское право, Информационный сборник статей и материалов. Секция торгового мореплавания и морского права Всесоюзной торговой палаты. Издательство "Международные отношения", М., 1968 г., стр. 67.

⁴⁹ Пункт 1 статьи 796 ГК РФ "Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа": *"Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело"*.

⁵⁰ Комментарий части второй Гражданского кодекса Российской Федерации. М.: Фонд Правовая культура, Фирма Гардарика, 1996 г., стр. 200, Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный), Изд. 3-е, Руководитель авторского коллектива и ответственный редактор доктор юридических наук, профессор О. Н. Садилов — М.: Юридическая литература КОНТРАКТ, ИНФРА-М, 1998 г., стр. 363.

⁵¹ *"Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами"*.

Статья поступила в редакцию в июне 1999 г.