

А.Г. Калпин

*Профессор кафедры
гражданского права
факультета права
Государственного
университета —
Высшей школы
экономики,
доктор юридических
наук*

Мореходное состояние судна по договору морской перевозки груза

Понятие мореходного состояния судна

Важнейшей обязанностью морского перевозчика должна быть признана его обязанность привести судно в мореходное состояние. В основе определения мореходного состояния (мореходности) судна во многих национальных законах лежит формулировка, содержащаяся в Международной конвенции 1924 г. об унификации некоторых правил, касающихся коносамента (в дальнейшем — Конвенция 1924 г.). Конвенция не применяется к отношениям между фрахтовщиком и фрахтователем, возникающим из чартера, и распространяется лишь на правила, касающиеся перевозки груза по коносаменту, присваивая им императивный характер. Эти положения Конвенции и их толкование были восприняты Кодексом торгового мореплавания РФ 1999 г. (в далее — КТМ РФ). В п. 3 ст. 124 КТМ РФ указано: «Соглашение сторон, противоречащее пункту 1 настоящей статьи (в этом пункте раскрывается понятие мореходности. — А.К.), ничтожно, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамент выдается в соответствии с чартером и регулирует отношения между перевозчиком и не являющимся фрахтователем держателем коносамента». Отсюда следует обратный вывод: соглашение сторон, даже противоречащее п. 1 ст. 124 КТМ РФ, действительно, если перевозка груза осуществляется на основании чартера. Ранее в Кодексе торгового мореплавания СССР 1968 г. действие императивной ст. 129, в которой была закреплена обязанность по приведению судна в мореходное состояние, распространялось в равной мере и на чартер, и на коносамент.

Хотя по КТМ РФ содержание обязанности по приведению судна в мореходное состояние подчиняется прежде всего соглашению сторон, на практике стороны нередко включают в чартер «первостепенную оговорку» («парамаунт клоуз»). В этом случае действие Конвенции 1924 г. (в частности, правило о мореходном состоянии судна) распространяется и на отношения, возникающие из чартера. Таким образом, правило о мореходности, содержащееся в Конвенции 1924 г., подлежит обязательному применению к перевозкам по коносаменту во всех случаях и иногда к перевозкам по чартеру.

Рассмотрим правило о мореходности, содержащееся в Конвенции 1924 г., сопоставляя его с определением мореходного состояния судна, данным в п. 1 ст. 124 КТМ РФ. Согласно ст. 3 (1) Конвенции перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить должную заботливость о том, чтобы:

- a) привести судно в мореходное состояние;
- b) надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;

с) приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и хранения грузов трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы.

Мореходное состояние судна в широком смысле этого понятия складывается из всех элементов, упомянутых в пунктах «а», «b», «с». Поэтому в пункте «а» ст. 3 (1) Конвенции термин «мореходное состояние» употреблен в узком смысле. Под ним в этом пункте понимается лишь техническая годность судна к плаванию. Именно так названо первое требование, предъявляемое к мореходности судна в п. 1 ст. 124 КТМ РФ.

Все требования, выполнение которых обеспечивает мореходное состояние судна, можно разделить на две группы. Техническая годность судна к плаванию, его укомплектованность экипажем, снаряженность и снабжение всем необходимым обеспечивают пригодность к плаванию («Seaworthiness» — англ., «seetüchtigkeit» — нем., «navigabilite» — фр.). Но судно должно быть также пригодно к приему, размещению и сохранению груза во время перевозки. Способность судна быть таким надежным плавучим складом называют «пригодностью для груза» («cargoworthiness» — англ., «lāduhgüstichttgkoit» — нем., «aptitude» — фр.). В совокупности и в неразрывной связи оба эти момента составляют понятие мореходности.

Техническая годность к плаванию предполагает надлежащую конструкцию судна, его остойчивость, прочность и водонепроницаемость его корпуса, исправность машин и котлов, возможность эффективной эксплуатации топливной и балластной систем, магистралей, насосов. Соответствующие навигационные приборы судна и средства связи, его вспомогательное оборудование должны быть в исправном состоянии. Требования к техническому состоянию судна указаны в ряде морских конвенций — Международной конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г. с изменениями, внесенными протоколом 1978 г. (СОЛОС — 74), Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г. с изменениями, внесенными Протоколом 1978 г. (Марпол — 73/78).

В соответствии со ст. 23 КТМ РФ судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания. Важнейшим из таких требований безопасности служит надлежащее техническое состояние судна. Органы технического надзора и классификации судов вправе выдать судну свидетельство о годности к плаванию, убедившись в том, что оно отвечает всем и прежде всего техническим требованиям безопасности мореплавания.

Укомплектованность судна экипажем означает, что экипаж должен быть достаточным по численности, опытным и квалифицированным. Для признания лиц командного состава компетентными недостаточно убедиться в наличии у них опыта работы на морских судах вообще. Необходимо, чтобы они были осведомлены относительно конструкции, устройств, механизмов судов данного типа и особенностей перевозки определенных видов грузов. При рассмотрении английским судом дела «Македония» 1962 г. выяснилось, что вследствие неумелого регулирования работы топливной и балластной систем судно во время рейса имело крен то на один борт, то на другой. В результате произошло смешение мазута с водой, и судно потерпело аварию. Суд пришел к выводу, что при обращении с топливной и балластной системами судна старший и второй механик обнаружили свою некомпетентность. Судовладелец не проинструктировал их относительно устройства этих систем¹.

¹ Lloyd's Law Reports. 1962. P. 316.

Тот факт, что лица командного состава имеют дипломы судоводителей и даже необходимый опыт, не всегда дает основания для вывода о должном подборе командного состава. Лица командного состава должны на деле быть способны управлять судном. Отсутствие со стороны экипажа воли к проявлению мастерства и знаний, которыми они располагают, приравнивается к некомпетентности. По делу «Мур против Панн и др.» английский суд признал, что капитан и главный механик судна, хотя и были опытными моряками, но страдали хроническим алкоголизмом. Во время рейса они пьянствовали. В результате оставленное на произвол судьбы судно потерпело аварию. Суд признал, что судовладелец не проявил должной заботливости об укомплектовании экипажа судна волевыми руководителями².

По праву РФ комплектование экипажей российских судов осуществляется в соответствии со штатным расписанием на основании типовых штатов и штатных нормативов, утвержденных Министерством транспорта РФ.

Снаряженность судна понимается как его оснащение необходимым оборудованием, инструментами, инвентарем. Судно должно иметь в достаточном количестве и в исправном состоянии цепи, канаты, навигационные приборы, сменные и запасные части, современные карты, наставления и инструкции для моряков, диаграммы, показывающие устройство судна и его механизмов. Помимо карт, инструкций, наставлений перевозчик обязан обеспечить судно всеми необходимыми документами. Однако если на судне нет документов, отсутствие которых не увеличивает риск мореплавания и не препятствует допуску судна в порт разгрузки, это не рассматривается как нарушение требования мореходности.

Снабжение судна — это обеспечение его достаточными (с учетом возможных задержек в море) запасами топлива (бункера), продовольствия, пресной воды, красок, масел и прочими припасами, необходимыми для рейса.

С точки зрения того, должны ли имеющиеся на судне запасы быть достаточными для выполнения всего рейса или они могут быть пополнены в промежуточном порту, большой интерес представляет решение Палаты лордов Англии по делу «Нотумбриан Шиппинг Ко против Тимм», 1939 г. Палата лордов признала, что до выхода судна из порта отправления рейс может быть разделен судовладельцем на несколько стадий при условии, что разбивка на стадии является разумной и обычной. Судно должно располагать достаточными припасами для выполнения рейса на его первой стадии — перед выходом из обусловленного промежуточного порта судовладелец обязан вновь обеспечить судно всем необходимым для достижения второго обусловленного порта³.

Пригодность судна к приему, размещению и сохранению груза понимается не только как приведение грузовых помещений судна в надлежащее состояние, обеспечение их надежности, прочности, оборудованности. Помимо приведения трюмов и всех других грузовых помещений судна в такое состояние перевозчик обязан иметь на судне грузовые механизмы для целей погрузки и выгрузки. Иногда для перевозки груза определенного рода перевозчик обязан подать в порт отправления судно определенной конструкции. Наличие на судне грузовых механизмов, выбор судна специальной конструкции не охватываются понятием «приведение грузовых помещений судна в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов», которое используется в п. «с» ст. 3 (1) Конвенции 1924 г. Поэтому приведенную формулировку Конвенции 1924 г. нужно толковать расширительно.

² Fairplay. 1967. P. 22.

³ *Scrutton T. Charterparties and Bill of lading. L., 1974. P. 624.*

Степень надежности и прочности грузовых помещений судна и их оборудования должны отвечать характеру, размерам, массе и свойствам груза. Например, при перевозке автомобилей на судах, имеющих фальшпалубы, последние должны быть оборудованы специальными креплениями. При перевозке насыпных грузов судно оборудуется шифтинг-бордсами.

Обеспечение сохранности груза предполагает, в частности, обязательную очистку грузовых помещений от остатков ранее перевозимых грузов. Если в грузовых помещениях сохраняется запах ранее перевозимого груза и этот запах может быть воспринят грузом, который предстоит перевезти, то до устранения такой возможности судно нельзя признать пригодным к перевозке.

Непригодность грузовых помещений иногда бывает вызвана тем, что после выполненной перевозки не были предприняты какие-либо иные, чем очистка, действия (фумигация, дезинфекция, дезинсекция), необходимые для нормального использования грузовых помещений судна в последующем. Государственный арбитраж при Совете Министров СССР признал теплоход «Александровск» немореходным, так как трюмы судна были заражены опасным сельскохозяйственным вредителем — капровым жуком, который проник во время рейса в груз. Как было установлено, перевозчик своевременно не провел фумигацию судна (дело № 4/289, 1985 г.).

Нередко причины порчи и повреждения груза заключаются в ненадлежащем состоянии люковых закрытий. Если люки закрываются механическим или гидравлическим способом, то в обязанности перевозчика входит обеспечение исправности лебедки или других механизмов и подъемных приспособлений. Льяльные колодцы на судах закрываются специальными плотно прилегающими щитами. Для поддержания в грузовых помещениях нужного режима температуры и влажности, а также удаления влаги перевозчик обязан оснастить грузовые помещения необходимыми аппаратами и приспособлениями. Холодильные и морозильные установки судна должны содержаться в исправном состоянии и обладать достаточной мощностью, чтобы предотвратить порчу груза.

Если ненадлежащая укладка груза не может причинить ущерба ничему другому, кроме груза, ее нельзя рассматривать как нарушение требования о мореходном состоянии судна и следует квалифицировать как непроявление надлежащей заботливости о грузе. Если же ненадлежащая укладка представляет опасность для судна, она обуславливает его немореходность.

Определение момента приведения судна в мореходное состояние

Согласно ст. 3 (1) Конвенции 1924 г. перевозчик обязан проявить должную заботливость о приведении судна в мореходное состояние «перед рейсом и в начале его». В отличие от Конвенции в ст. 124 КТМ РФ говорится об обязанности перевозчика привести судно в мореходное состояние «заблаговременно, до начала рейса».

Некоторые отступления от формулировки Конвенции дают право перевозчику на разновременное выполнение работ по приведению судна в мореходное состояние. К началу погрузки не требуется, чтобы судно было готово к плаванию как движению и было способно противостоять опасностям открытого моря. Достаточно, если оно может, не подвергаясь опасности, находиться на плаву и быть

пригодным к приему, размещению и обеспечению сохранности принятых грузов. Следовательно, к этому моменту судно должно иметь прочный водонепроницаемый корпус, исправные механизмы и приспособления для погрузки. Трюмы и другие грузовые помещения судна должны быть подготовлены к приему груза и его размещению (очищены от ранее перевезившихся грузов, дезинфицированы). Достаточно также, если к этому моменту на судне находятся те члены экипажа, которые должны осуществлять надзор за судном на стоянке, надзор за погрузкой, обслуживать лебедки и другие погрузочные механизмы. Эти требования, без которых невозможно приступить к погрузке, выполняются на первом этапе приведения судна в мореходное состояние, т.е. до принятия судном первой партии груза.

Обязанность обеспечить техническую годность судна к плаванию перевозчик должен в полной мере выполнить к выходу судна в рейс, т.е. к началу движения судна, покидающего место стоянки, если только это не предпринято с целью перехода на другую стоянку. Следовательно, понятие рейса охватывает движение судна даже в пределах акватории порта при условии, что оно начато с целью выхода в открытое море. К этому времени нужно, чтобы судно служило не только складом для груза, но и средством его транспортировки. Поэтому машина, механизмы, оборудование, от которых зависит движение судна, должны быть приведены в надлежащее состояние. Требуется также, чтобы перевозчик на этом втором этапе приведения судна в мореходное состояние завершил его снаряжение и снабжение и полностью укомплектовал его экипажем.

В соответствии с практикой Англии и США некоторые дефекты, даже если они не были устранены перевозчиком ко времени выхода судна в рейс, до определенного момента не препятствуют осуществлению перевозки и не свидетельствуют о немореходности судна⁴. К их числу нужно отнести незакрытие люков, иллюминаторов, отсутствие брезента на люках при ясной тихой погоде, устранимые поломки аппаратов и приспособлений, которые должны быть введены в действие для обеспечения сохранности груза лишь на каком-то этапе рейса. В принципе надо признать подобную позицию правильной и считать допустимым устранение определенных дефектов судна после его выхода в рейс. Представляется, что такие дефекты могут быть устранены не только в самом начале рейса. Их устранение может иметь место в любой его момент. При этом перевозчик должен иметь реальную возможность их исправления после начала рейса. Реальность такой возможности обеспечивается следующими моментами:

а) доступом в море к соответствующим механизмам, приспособлениям, частям судна;

б) наличием у перевозчика определенного резерва времени для устранения дефектов;

в) наличием на судне специалистов, способных устранить дефект, а также нужных для этого материалов, инструментов, приспособлений.

Если капитан или другие члены экипажа имели возможность устранить имеющиеся дефекты после начала рейса, но вопреки своему намерению не сделали этого, то это будет означать, что ими была допущена ошибка в управлении судном (один из видов навигационной ошибки), от ответственности за которую перевозчик подлежит освобождению.

⁴ *Scrutton T. Op. cit. P. 83; Carver T. Carriage by Sea. British Shipping Law. V. 2. L., 1963. P. 1356.*

В случаях, когда в чартере предусмотрено выполнение нескольких последовательных рейсов, перевозчик обязан перед каждым из них и в начале его привести судно в мореходное состояние.

Обязанность проявить должную заботливость о мореходном состоянии судна и подразумеваемая гарантия мореходности

По праву большинства европейских континентальных государств (России, Франции, ФРГ, Польши, Чехословакии, Болгарии) перевозчик обязан проявить *должную заботливость* о том, чтобы привести судно в мореходное состояние. В соответствии с положениями общего права Англии и морского права США и тех стран, в которых применяется английское право, перевозчик несет *обязанность предоставить для перевозки мореходное судно*, иными словами, обеспечить его мореходность.

Положение об обязанности проявить должную заботливость о приведении судна в мореходное состояние заимствовано из ст. 3 (1) Конвенции 1924 г. Используемое в Конвенции понятие должной заботливости может быть отнесено как к обязанности перевозчика по договору морской перевозки груза на основании коносамента, так и к обязанности фрахтовщика, осуществляемой в соответствии с чартером.

В п. 1 ст. 124 КТМ РФ говорится, что перевозчик обязан привести судно в мореходное состояние. Но, как видно из п. 2 той же статьи, перевозчик не несет ответственности, если докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытые недостатки). Из этого следует, что ответственность перевозчика на основании ст. 124 КТМ РФ не является абсолютной. Возложение ответственности на перевозчика поставлено в зависимость от того, мог ли он обнаружить и устранить недостатки, вызвавшие немореходность судна. Если недостатки были скрытыми, они не охватывались предвидением перевозчика. Таким образом, в основе ответственности перевозчика за ущерб, причиненный немореходностью судна, лежит принцип вины и, следовательно, различие между Конвенцией 1924 г. и п. 1 ст. 124 КТМ РФ носит юридико-технический характер.

Должная заботливость («due diligence») понимается как разумная заботливость (дело «Сайсварк», 1903 г.)⁵. Она выражается в том, что перевозчик, его служащие, агенты, независимые подрядчики должны приложить разумные усилия, т.е. усилия, которые можно требовать от добросовестного судовладельца для приведения судна в мореходное состояние. Обязанность проявить должную заботливость о мореходности судна имеет свои разумные границы и не сливается с гарантией обеспечения его мореходности. Требование проявить должную заботливость о мореходности судна не простирается далее предела, за которым начинается область «скрытых недостатков». С другой стороны, скрытым признается недостаток, который не может быть обнаружен при проявлении должной заботливости. Если его всего лишь нельзя увидеть, то только по этой причине такой недостаток еще не считается скрытым. Он может быть отнесен к категории скрытых, когда его не удалось обнаружить также с помощью обычно применяемых усилий, приемов, методов и орудий. Иногда требуется испытание тех или иных агрегатов в процессе их эксплуатации. Следо-

⁵ Lloyd's Maritime and Commercial Law. P. 397.

вательно, разумные усилия на практике отождествляются с обычными усилиями. По делу «Хамилдок» 1950 г. один из судов США определил: «Должная заботливость означает, что должно быть сделано все разумное, но не все возможное. Этот термин практически является синонимом разумной или обычной заботливости»⁶.

Французские исследователи также приходят к выводу, что должная заботливость — это «заботливость, которую можно ждать от разумного и добросовестного человека и что это вовсе не чрезвычайная по своей степени заботливость»⁷. Проявление должной заботливости позволяет обнаружить и, следовательно, устранить любые недостатки, за исключением скрытых. Скрытыми могут быть недостатки, в частности, в конструкции судна, в его двигателе или оборудовании. Типичным примером скрытого недостатка может служить трещина в металле, которую нельзя обнаружить путем обычной проверки. Иначе обстоит дело в случае коррозии металла. При его постепенном ухудшении, которого можно ожидать, этот недостаток нельзя отнести к категории скрытых. Если коррозия не поддается обнаружению каким-либо известным или обычным способом проверки, то она считается скрытым недостатком.

В английской судебной практике выработан следующий общий критерий для отнесения недостатков к категории скрытых: скрытым может быть недостаток, если его нельзя обнаружить в результате проверки, которую в состоянии провести разумно заботливый и опытный в этом деле человек (дело «Браун против Нитрэйт Продьюсерс», 1937 г.)⁸.

Тот факт, что в основе ответственности перевозчика за ущерб, причиненный немореходностью судна, лежит принцип вины, признается и в российской теории морского права, и в арбитражной практике России. Так, рассмотрев иск грузовладельца о возмещении убытков, причиненных порчей пряжи, Госарбитраж при Совете Министров СССР сделал вывод, что вины перевозчика в немореходности судна нет, так как деформация паропровода рулевой машины, вызвавшая подмочку груза, явилась скрытым дефектом⁹. По спору между Невельской базой Сахалинского облыболовпотребсоюза и Сахалинским морским пароходством Госарбитраж Хабаровского крайисполкома установил, что воздушная труба танка № 7 была разморожена. Эта неисправность имела скрытый характер. Поэтому арбитраж освободил перевозчика от ответственности за немореходность судна, вызвавшую подмочку груза¹⁰.

В случае, когда перевозчик ссылается на скрытый недостаток, он несет бремя доказывания, что недостаток не мог быть обнаружен при проявлении должной заботливости. В случае установления этого обстоятельства другой стороне нет смысла доказывать, что должная заботливость не была проявлена, потому что ее проявление было бы бесполезным (решение английского суда по делу «Коппорасвон Аргентина против Ройал Мейл Лайнз») ¹¹.

В соответствии с общим правом Англии и США в каждом чартере, если стороны не условились об обратном, подразумевается гарантия обеспечения мореходно-

⁶ Lloyd's Maritime and Commercial Law. P. 397.

⁷ *Rodière R. Traité* general de droit maritime. V. 2. P., 1967. P. 260—262.

⁸ Lloyd's Maritime and Commercial Law. P. 290.

⁹ Дело № 7/262, 1971 г.

¹⁰ Дело № 806/3, 1984 г.

¹¹ *Carver T. Op. cit.* P. 243.

го состояния судна. Существо этой гарантии заключается в абсолютной обязанности перевозчика привести судно в состояние, пригодное для плавания и сохранной перевозки груза. Абсолютный характер обязанности означает, что от перевозчика требуется не просто принять определенные меры для приведения судна в мореходное состояние, а добиться того, чтобы судно фактически было во всех отношениях пригодно для рейса. Поэтому ни намерения перевозчика, ни предпринимаемые им шаги по приведению судна в мореходное состояние сами по себе не означают исполнения обязательства, если мореходность не достигнута. Из этого видно, что оно направлено на достижение определенного результата и не относится к категории обязательств, для исполнения которых требуются лишь определенного рода действия обязательного лица.

За нарушение гарантии мореходности перевозчик несет абсолютную ответственность. Иными словами, он отвечает за любые недостатки судна, чего бы они ни касались (двигателя, оборудования, оснащения) даже тогда, когда недостатки не могли быть выявлены путем тщательной проверки. Таким образом, по общему праву наличие скрытых недостатков не может служить основанием освобождения ответственности за немореходность судна. Подразумеваемая в чартере абсолютная гарантия предоставления мореходного судна может быть устранена с помощью соответствующих оговорок. Абсолютная гарантия мореходности судна и, следовательно, абсолютная ответственность перевозчика могут быть исключены различными путями.

Не устраняя и не изменяя условия о мореходности судна, если оно есть в форме чартера, стороны могут внести в чартер первостепенную оговорку («парамаунт клоуз»). Это повлечет за собой применение к отношениям по договору императивных норм Конвенции 1924 г. Включение в чартер первостепенной оговорки означает замену абсолютной обязанности обеспечить мореходность судна обязанностью проявить должную заботливость о мореходном состоянии судна, что и предусмотрено ст. 3 (1) Конвенции. Не прибегая к первостепенной оговорке, стороны могут сформулировать условие чартера о мореходном состоянии судна таким образом, чтобы соответствующая обязанность перевозчика была определена как обязанность проявить должную заботливость (проформы чартеров «Интертанко», «Бипивой», «Шеллвой», «Мобилвой»).

Далее стороны могут внести в условия чартеров об ответственности («исключение из ответственности») оговорки, в силу которых перевозчик отвечает за ущерб, причиненный грузу немореходным состоянием судна, только в случае, когда перевозчиком не была проявлена должная заботливость или (что то же самое) когда немореходность не была вызвана скрытыми недостатками (п. 12 проформы чартера «Советвуд», п. 20 проформы чартера «Советор»).

По соглашению сторон рамки ответственности за ущерб, причиненный грузу вследствие немореходности судна, могут быть еще более сужены. В соответствии с п. 2 проформы чартера «Дженкон» судовладелец отвечает за несохранность груза, вызванную немореходным состоянием судна, только если оно стало немореходным вследствие отсутствия должной заботливости лично со стороны судовладельца или его управляющего. Если же должная заботливость не была проявлена членами команды или другими служащими судовладельца, которых нельзя отнести к категории управляющих, судовладелец не несет ответственности.

Оговорки, исключающие абсолютную гарантию мореходности судна, должны быть ясны, недвусмысленны и уместны. В противном случае они не могут приве-

сти к определенному результату. С точки зрения их влияния на подразумеваемую абсолютную гарантию мореходности, в судебной практике Англии все оговорки разделяются на две группы — результативные («эффективные») и нерезультативные («неэффективные»). К результативным нужно отнести оговорки, устраняющие гарантию мореходности судна путем ссылки в той или иной форме на должную заботливость перевозчика или на скрытые недостатки судна. Так, суд признал результативность оговорки о том, что «гарантируется мореходность только в той мере, в какой обычная забота может ее обеспечить» и «судовладельцы не отвечают за утрату, причиненную скрытыми недостатками котлов, машины при условии, что все разумные меры были приняты (дело «Карго ЭКС Лаертес»)»¹².

К нерезультативным относится прежде всего оговорка о непригодности («negligence»). Эта оговорка не освобождает перевозчика от ответственности за ущерб, причиненный немореходностью судна, хотя бы она была вызвана небрежностью капитана или команды. Так, действие оговорки о небрежности не было распространено на случаи причинения ущерба вследствие проникновения в трюм забортной воды перед выходом судна из порта погрузки, отсутствия запасов угля, не взятого в достаточном количестве в порту отправления по ошибке механика, небрежной укладке груза, вызвавшей немореходность судна. Также нерезультативны оговорки об отнесении ущерба «за счет и на риск отправителя» и об освобождении перевозчика от ответственности за ущерб, который может быть застрахован¹³.

Обязанность перевозчика проявить должную заботливость о мореходном состоянии судна носит личный характер. Это означает, что перевозчик не вправе снять ее с себя. Он несет ответственность за не проявление должной заботливости его агентами, служащими и, что особенно важно, независимым подрядчиком (например, судоремонтной верфью). Если те или иные виды специальных работ по поручению перевозчика выполняются другим лицом, то перевозчик (в соответствии с судебной практикой Англии и США) продолжает оставаться ответственным: 1) за не проявление должной заботливости при выборе соответствующего лица; 2) за не проявление должной заботливости выбранным лицом (дело «Манкастер Касл» 1961 г.)¹⁴.

В случае ошибок и упущений классификационного общества при освидетельствовании судов перевозчик отвечает только за выбор классификационного общества. За ошибки в суждении сюрвейеров перевозчик не отвечает. Вопрос о возможной ответственности перевозчика перед грузовладельцем за не проявление должной заботливости судостроителем решается в судебной практике Англии иначе, чем тогда, когда такая заботливость должна была быть проявлена судоремонтной верфью или классификационным обществом. В принципе перевозчик за не проявление должной заботливости судостроителем ответственности перед грузовладельцем не несет. Однако для этого необходимо, чтобы судостроитель пользовался хорошей репутацией и чтобы заказчик нового судна принял все разумные меры предосторожности при проведении соответствующих осмотров судна (дело «Энглисс против Пи Энд Оу», 1927 г.)¹⁵.

¹² Carver T. Op. cit. P. 107.

¹³ Ibid. P. 104—105.

¹⁴ Lloyd's Law Reports. 1961. P. 539.

¹⁵ Chorley and Giles. Shipping Law. L., 1970. P. 123.

Правовые последствия немореходности судна

Последствия неприведения судна в мореходное состояние различны в зависимости от того, идет ли речь, во-первых, о нормах статутного или общего права; во-вторых, когда выявлена (до или после выхода в рейс) немореходность судна.

Если немореходность судна обнаружена еще *до выхода судна в рейс*, например, уже во время приема груза обнаружена водотечность его трюмов, то *по статутному праву* большинства континентальных европейских государств грузовладелец вправе расторгнуть договор перевозки груза и взыскать с перевозчика убытки. В морских законах большинства стран нет прямого предписания о возможности расторжения договора по этому основанию. Однако в косвенной форме в законах или в самих договорах (чартерах) такая возможность предусмотрена. Так, по праву Польши или Болгарии неприведение судна в мореходное состояние равнозначно его неподаче в порт погрузки. Следовательно, в морских кодексах этих стран косвенно предусмотрена возможность расторжения договора перевозки груза по указанному основанию.

В морских законах России, Франции, ФРГ нет правил о расторжении договора вследствие неприведения судна в мореходное состояние. Но в чартерах, как правило, содержится условие о коносаменте. Оно обычно сформулировано в форме «если судно не будет готово к погрузке...»; далее указывается срок, по наступлении которого у фрахтователя возникает право расторгнуть (канцелировать) чартер. Это условие распространяется как на случай неподачи судна в порт погрузки, так и на случай неготовности поданного судна к приему и размещению груза. Если же в чартере указана только дата канцелинга (например, п. 6 проформы чартера «Нью-вой»), то она понимается как крайний срок, к которому судно должно не только прибыть в порт, но и быть подготовленным к погрузке.

В странах *общего права* в последние годы в судебной практике и в доктрине преобладает следующая тенденция: право фрахтователя (отправителя) отказаться от договора зависит от того, затрагивает ли допущенное нарушение сущность договора (*the breach goes the root of the contract*). Фрахтователь (отправитель) вправе расторгнуть договор только тогда, когда несоблюдение гарантии мореходности расстраивает коммерческую цель договора. При отсутствии оснований для расторжения договора фрахтователь (отправитель) может взыскать с перевозчика убытки, причиненные нарушением гарантии мореходности (например, убытки, вызванные задержкой рейса).

Немореходность судна может также быть обнаружена *после выхода судна в море из порта погрузки*. Выработанные в связи с этим английской судебной практикой правила приемлемы и для других правовых систем. В соответствии с этими правилами немореходность судна, выявленная в ходе перевозки, не прекращает действие договора (чартера) и дает основание для взыскания с перевозчика лишь убытков, причиненных немореходным состоянием судна. Ввиду того, что договор перевозки груза не аннулируется, перевозчик вправе опираться на его условия. Так, если судно было немореходно, но ущерб был вызван причиной, не связанной с немореходностью, перевозчик вправе ссылаться на условия договора, исключющие его ответственность.

Иная ситуация складывается, когда немореходное состояние судна послужило действительной причиной ущерба, но вместе с тем наступлению ущерба способствовали другие причины. В этом случае перевозчик несет ответственность, хотя

бы по общему праву или условиям чартера он был освобожден от ответственности за действие причин, которые способствовали наступлению ущерба. В подобных случаях не требуется, чтобы немореходность судна в ряде нескольких причин была главной. Достаточно, если это реальная, эффективная или действительная причина убытков.

Вызываемый немореходностью судна ущерб в большинстве случаев выражается в несохранности (утрате, недостатке, повреждении, порче) груза. Однако он может быть связан с нарушением сроков доставки груза, с необходимостью произвести дополнительные расходы по доставке груза в порт назначения (необходимостью перегрузки груза, фрахтованием другого судна по более высокой фрахтовой ставке).