

А.Г. Калпин

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

Безопасные порты и причалы погрузки или выгрузки в договоре фрахтования морских судов

В статье рассматриваются вопросы, относящиеся к важнейшему условию договора фрахтования морского судна (чартеру) — безопасному порту. Формулируется самое понятие безопасного порта и требования (условия), которым он должен отвечать, — навигационные, санитарные, политические и правовые. Как правило, оговорка о безопасном порте («safe port») включается в условия договора фрахтования. Она близка, но не совпадает с другими смежными оговорками этого договора — «так близко, как судно может безопасно подойти», «всегда на плаву», «не всегда на плаву, но безопасно на грунте».

Фрахтовщик вправе не выполнять распоряжение другой стороны договора — фрахтователя — о направлении судна в небезопасный порт.

Условие о безопасном порте рассматривается английским правом как гарантия безопасного порта. Это означает, что нарушение фрахтователем такой гарантии влечет для фрахтователя во всех случаях причинение ущерба судну. Он может быть освобожден от ответственности лишь тогда, когда капитан судна, выполняя распоряжение фрахтователя, допускает небрежность («novus actus interveniens»). По российскому праву ответственность фрахтователя за направление судна в небезопасный порт представляет собой вид договорной ответственности, построенной на принципе вины.

Ключевые слова: чартер; условия (оговорки); безопасный порт; требования (условия) безопасного порта; гарантия безопасного порта; ответственность за нарушение гарантии; ответственность по принципу вины

Общие положения о безопасных портах и причалах

В договоре фрахтования морского судна (чартере) определенное место погрузки и выгрузки («директивное фрахтование») либо указывается сразу в самом договоре, либо в указанных пределах предоставляется право последующего выбора такого места («географический опцион»). В любом из этих случаев порт или причал погрузки-выгрузки должен быть безопасным. Однако при заключении чартера на

условиях «географического опциона», когда фрахтовщик в момент заключения договора точно не знает, в какой порт будет направлено судно, требование указания безопасного порта часто усиливается специальной оговоркой о безопасном порте («safe port») или безопасном причале («safe berth») (проформы чартеров «Зернокон», «Оступт», «Острал» и др.)¹.

Под портом в том смысле, в каком об этом говорится в упомянутой оговорке, понимается не только порт в его обычных административных границах. Под это понятие попадают также все места, которые в соответствии с обычной практикой торгового мореплавания могут быть использованы для погрузки или разгрузки судов. Таким образом, прежде всего во внимание должны быть приняты коммерческие соображения.

Определение безопасного порта в общем праве Англии было сформулировано судом по делу «Лидз Шиппинг Ко.» против «Сосьете Франсез Бюнж» (1958). Оно оказало решающее влияние на выработку понятия безопасного порта во многих других странах. Как указал суд, «порт не может быть признан безопасным, если в соответствующий период времени данное судно не может достичь его, воспользоваться тем, что он может предоставить, и возвратиться, не подвергаясь во всех случаях, кроме тех, когда имели место необычные обстоятельства, опасностям, которых нельзя избежать с помощью мер, диктуемых хорошей морской практикой»². В приведенном определении подчеркивается прежде всего относительный характер требований, предъявляемых к порту. Он должен быть безопасен для данного судна. Иными словами, при оценке безопасности порта учитываются размеры судна, выполняющего рейс, его осадка, маневренность, высота мачт (если судну предстоит пройти под мостом или линией электропередачи). С этой точки зрения порт, который безопасен для одного судна, не может быть признан таким для другого.

Судно не должно подвергаться опасности и во время стоянки в порту, в частности, у грузового причала. Так, по упомянутому делу «Лидз Шиппинг Ко.» против «Сосьете Франсез Бюнж» было установлено, что угроза безопасности судну возникла после двухдневного пребывания судна в порту Могадор. В связи с начавшимся штормом капитан принял решение выйти в открытое море. Как только судно снялось с якоря, оно было выброшено на скалы. Суд сделал вывод, что суда больших размеров в зимнее время не могли безопасно находиться в Могадоре. В приведенном случае угроза безопасности судна возникла уже после того, как оно достигло порта назначения.

Безопасность судна может быть поставлена под угрозу и на пути в порт погрузки или выгрузки. Суд Королевской скамьи Англии по делу «Пэлэс Ко.» против «Гэнз Лайн» (1916) пришел к выводу, что риск нападения на судно подводных лодок неприятеля на пути в порт назначения принимается во внимание при решении вопроса о том, был ли порт назначения безопасным³.

Избираемый фрахтователем порт погрузки или выгрузки должен быть безопасным как во время его назначения (номинарования), так и в момент подхода к нему судна. В связи с этим за фрахтовщиком признается право отказаться от входа

¹ Учитывая, что в значительной степени требования, предъявляемые к безопасности порта и безопасности причала, совпадают, в дальнейшем во избежание повторений говорится только о безопасности порта.

² Lloyd's Law Reports. 1958. P. 127.

³ Carver T. Carriage by Sea. 1971. Vol. II. P. 839.

в порт, который был безопасным при его назначении, но перестал быть таким к моменту прибытия судна. Суд Королевской скамьи Англии, рассмотрев дело «Вардинояннис» против «Еджиптиэн петролеум корп.» (1971), указал, что если даже угроза, связанная с заходом в порт, возникла после ордерования судна, оно не несет обязанности войти в такой порт⁴.

Порт может быть признан безопасным в правовом значении этого понятия и тогда, когда налицо временная опасность или препятствие, если только задержка, вызванная такой опасностью или препятствием, не была необычной, учитывая характер морской перевозки и особенности договора. Так, недостаточная глубина фарватера в период низкого прилива не рассматривается английской судебной практикой как препятствие, делающее порт небезопасным (дела «Актиегельскабет Эриксен» против «Фоу, Морган энд Ко.» (1926), «Карлтон с.с. Ко.» против «Касл Тейл Ко.» (1898) и др.)⁵.

Препятствия временного характера дают основания говорить о нарушении условия о безопасном порте в случае, если вызванная ими задержка по своей продолжительности способна расстроить коммерческую цель перевозки — решения английских судов по делам «Реардон Смит» против «Министри оф агрикалче» (1962)⁶, «Юнитрэмп» против «Гарник Грэйв Ко. Инк.» (1979)⁷.

Нельзя считать порт безопасным, если судно, имеющее возможность беспрепятственно войти в него, может надолго оказаться задержанным в порту вследствие, например, его скованности льдом в течение длительного периода.

При оценке безопасности порта учитывается, было ли судно надлежащим образом укомплектовано экипажем, а также оборудовано и оснащено всем необходимым. Об опасностях порта можно говорить, когда их нельзя избежать при проявлении надлежащего морского мастерства (дело судна «Истрен Сити» (1958))⁸.

Требования, предъявляемые к безопасному порту

В науке морского права России, Англии, США, Франции, Польши, Болгарии и других морских держав требования, которым должен отвечать безопасный порт, разделяют на навигационные, санитарные, политико-правовые.

Навигационные условия порта характеризуются показателями двоякого порядка. Во-первых, безопасный порт должен защищать суда от разрушительного воздействия явлений метеорологического характера (штормов, порывов ветра). Если речь идет о кратковременных погодных явлениях, то порт или причал может считаться опасным для судна лишь тогда, когда фрахтовщик лишен информации, дающей ему возможность избежать вредного воздействия этих явлений на судно. В этом отношении характерна позиция, занятая английским судом по делу «Теднс Бергланд» против «Монтаро Шиппинг Корп.». Фрахтователь направил судно в порт Кейп-Чат, где оно вследствие сильного ветра и зыби было отнесено на мель и по-

⁴ *Vandewenter B.* Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties // Tulane Law Review. 1975. No. 4. P. 810.

⁵ *Scrutton T.* Charterparties and Bills of Lading. L., 1974. P. 123.

⁶ *Carver T.* Op. cit. P. 835–836.

⁷ LmcL. 1979. May. P. 219, 220.

⁸ Lloyd's Law Reports. 1958. P. 127.

лучило повреждения. Пирс порта не защищал судно от северного ветра. При этом судно не было заранее предупреждено, что не получит прогноза погоды и что при сильном ветре и высокой волне нахождение в порту Кейп-Чат может представлять опасность. При таких обстоятельствах суд не признал порт безопасным⁹.

Во-вторых, в навигационном отношении порт должен быть безопасен во всех структурных элементах, удачно расположен, надлежащим образом оборудован и оснащен. Он должен иметь необходимое навигационное оборудование (знаки, огни), достаточную акваторию, обеспечивающую возможность маневрирования судна, безопасные подходы, соответствующие глубины, позволяющие судну войти и выйти с полным грузом без лихтировки (т.е. перегрузки и доставки груза на берег или с берега на судно на судах малой осадки). Примером направления судна в порт, не обеспечивающий надлежащих навигационных условий, могут служить действия компании «Боуотерс», зафрахтовавшей судно «Старк» и направившей его к месту, окруженному скалами. В результате порыва ветра судно было выброшено на скалы и получило повреждения¹⁰. В общем праве в США наиболее часто для иллюстрации ситуации, когда порт не отвечает навигационным требованиям, приводятся дело судна «Газеили» (1988) и дело «Менке» против «А. Кардо оф Ява Шуга» (1902). По первому из этих дел суд поддержал позицию капитана, отказавшегося следовать в порт, так как судно не могло без риска пройти через песчаный бар, преграждающий вход в порт¹¹. Рассматривая второе дело, суд не признал безопасным причал, которого судно могло достигнуть, только срезав мачты, так как ему предстояло пройти под Бруклинским мостом¹².

Надлежащая навигационная оснащенность безопасного порта предполагает также предоставление портом помощи лоцмана (решение арбитража США по делу «Астодегато компанта навиеро С.И. Панама» (1971))¹³.

Требования, предъявляемые к санитарным условиям порта, сводятся к тому, чтобы в районе расположения порта не было эпидемий.

Ряд требований предъявляется к порту в *политическом и правовом отношениях*. Войны, восстания, забастовки, возможность политических преследований членов экипажа и ареста судна, запрещение входа в порт или выхода из него, выгрузки груза и опасность его конфискации — все это факторы, при которых нельзя говорить о безопасности порта (решения английских судов по делам «Огден» против «Грэхэм» (1861), «Пэлэс Ко.» против «Гэнз лайн» (1916))¹⁴.

Отграничение условия о безопасности порта от других смежных оговорок договора фрахтования

Оговорка *«так близко, как судно может безопасно подойти»* (*«as near as she can safely get»*). Наряду с условием о безопасном порте в договор фрахтования морского

⁹ Lloyd's Law Reports. 1968. P. 563–564.

¹⁰ The All England Law Reports. 1955. Vol. 2. Part 4. P. 241–243.

¹¹ *Gilmori G., Black Ch.* The Law of Admiralty. N.Y., 1975. P. 203.

¹² *Smith G.B.* Time and Voyage Charters: Safe Port — Safe Birth // Tulane Law Review. 1975. No. 4. P. 871.

¹³ *Vandewenter B.* Op. cit.

¹⁴ *Scrutton T.* Op. cit. P. 124.

судна могут быть включены и другие, близкие по своему значению условия (оговорки). Наиболее важной из них нужно признать оговорку «так близко, как...». Смысл этой оговорки заключается в том, что порт погрузки или выгрузки по тем или иным причинам оказывается недоступным для данного судна. Тогда с помощью оговорки «так близко, как...» фрахтовщик вправе освободиться от ответственности за то, что судно не смогло войти в порт погрузки или выгрузки. Конечный пункт, до которого обязано было следовать судно, как бы перемещается. Им становится ближайшее по отношению к порту погрузки или выгрузки место, которого судно могло достигнуть, не подвергаясь опасности. Из сказанного видно, что действия условия (оговорки) о безопасном порте и «так близко, как...» в значительной степени перекрываются. Различие между ними сводится к следующему.

1. Для применения оговорки «так близко, как...» нужно, чтобы судно приблизилось к порту погрузки или выгрузки, насколько это возможно. Только после этого оно может остановиться, и фрахтовщик, опираясь на оговорку, вправе потребовать от грузовладельца выгрузить груз с помощью лихтеров, направить его для выгрузки в другой порт, взыскать убытки и т.д. Защитительное действие оговорки о безопасном порте может проявиться еще до того, как судно подошло к порту погрузки или выгрузки.

2. Оговорка «так близко, как...» рассчитана на применение в случае опасности, существующей на пути в порт и при входе в порт. Действие же оговорки о безопасном порте может проявиться даже тогда, когда судно достигло причала, у которого должна быть произведена погрузка или выгрузка.

3. К конкретным последствиям применения оговорки «так близко, как...» нужно отнести лихтеровку за счет фрахтователя, взыскание возмещения за простой, направление судна в другой порт. Наличие оговорки о безопасном порте позволяет, кроме того, взыскать с фрахтователя убытки, вызванные тем, что судно было направлено в небезопасный порт и вследствие этого получило повреждения.

Другая оговорка, от которой следует отграничить условие (оговорку) о безопасном порте, это оговорка «*всегда на плаву*».

Она дает основания фрахтовщику требовать, чтобы на пути к порту, при входе или выходе из него и в самом порту судно с полным грузом имело под килем достаточный запас воды и не касалось грунта. Действие этой оговорки проявляется тогда, когда судно сталкивается с опасностями одного вида — с недостаточными глубинами. Оговорка «всегда на плаву» не может защитить фрахтовщика от любых иных опасностей. Наоборот, оговорка о безопасном порте рассчитана на применение в отношении широкого круга опасностей. Таким образом, оговорка о безопасном порте поглощает оговорку «всегда на плаву».

Оговорка «*не всегда на плаву, но безопасно на грунте*» имеет еще более узкую сферу применения. Она защищает фрахтовщика от опасностей, которые могут возникнуть в связи с тем, что судно опускается на грунт. Если при этом грунт окажется небезопасным и судну будут причинены повреждения, фрахтовщик вправе требовать возмещения убытков. Действие этой оговорки также перекрывается действием оговорки о безопасном порте.

Последствия согласия капитана судна с распоряжением фрахтователя о направлении судна в небезопасный порт

Непринятие распоряжение фрахтователя, направляющего судно в порт, который нельзя считать безопасным, может выразиться в отказе капитана или агента

судовладельца подписать коносамент, в котором в качестве пункта назначения указан такой порт. Но связывает ли фрахтовщика подписание одним из этих лиц коносамента без каких-либо оговорок в отношении порта назначения, т.е. принятие распоряжения фрахтователя? Иными словами, может ли он и после подобного подписания отказаться направить судно в небезопасный порт, отнеся при этом соответствующие убытки на фрахтователя? Английский суд высказал мнение, что фрахтовщик вправе отказаться следовать в такой порт, если в чартере есть также оговорка «так близко, как судно может безопасно подойти» (дело «Кэппер» против «Уоллес» (1880))¹⁵.

В КТМ РФ 1999 г. этот вопрос достаточно четко решен в ст. 119, 126. Согласно этим статьям отношения между фрахтовщиком и фрахтователем, не являющимся получателем, определяются договором морского фрахтования судна (чартером). В соответствии с одним из таких условий фрахтователь обязан выбрать лишь безопасный порт погрузки или выгрузки. Если фрахтователь указывает в качестве пункта назначения порт, который не может быть безопасным для судна, он тем самым допускает отступление от условий чартера. Согласие на такое отступление может исходить только от другой стороны договора — фрахтовщика или его представителя — капитана, который должен быть наделен специальными полномочиями. При отсутствии таких полномочий согласие капитана не влечет за собой изменения договора.

Следовательно, поведение фрахтовщика и фрахтователя по-прежнему подчинено действию содержащегося в чартере условия о безопасном порте. Тот факт, что в коносаменте вразрез с условиями чартера указан порт назначения, прибытие в который сопряжено с опасностью, ничего не меняет, поскольку это касается отношений между фрахтовщиком и фрахтователем, не являющимся получателем груза. При расхождении между условиями чартера и коносамента предпочтение отдается чартеру.

Итак, фрахтовщик в отношении направления судна в небезопасный порт не связан подписанием коносамента капитаном судна. Фрахтовщик, следовательно, может отдать распоряжение судно не выполнять соответствующего указания фрахтователя. Если судно все же прибыло к такому порту и при входе, во время нахождения в нем или при выходе получило повреждения, либо фрахтовщик понес при этом дополнительные расходы, он имеет право на возмещение убытков.

Ответственность за нарушение условия о безопасном порте

В английском общем праве условие договора фрахтования о безопасном порте рассматривается как данная фрахтователем гарантия безопасности порта или причала (дела «Лидз Шиппинг Ко. Лтд.» против «Сосьете Франсез Бюнж» (1958)¹⁶, «Компания навиера маропан» против «Боутерс» (1955)¹⁷, «Рердан Смит лайн Лтд.» против «Остралнен вит борд» (1956))¹⁸. Такой же подход признается в настоящее время господствующим и в США (дела «Парагон сейл Ко.» против «Рипаблик Тан-

¹⁵ Carver T. Op. cit. P. 839–840.

¹⁶ Lloyd's Law Reports. 1958. P. 127.

¹⁷ The All England Law Reports. 1955. Vol. 2. Part 4. P. 240–243.

¹⁸ Ibid. 1956. Vol. 1. Part 9. P. 45.

керс с.а.» (1962)¹⁹, «Веноре Транспортейшн Ко.» против «Освего Шиппинг Кор.» (1974))²⁰.

Если оговорка о безопасном порте представляет собой гарантию, это означает, что фрахтователь принимает на себя обязанность обеспечить достижение определенного результата. Его недостижение есть нарушение гарантии, за которое фрахтователь несет строгую (объективную, т.е. выходящую за пределы вины) ответственность. Практически в данной ситуации фрахтователь отвечает почти во всех случаях причинения убытков. Он может быть освобожден от ответственности лишь тогда, когда капитан судна, выполняя распоряжения фрахтователя, допускает небрежность, представляющую собой «непредвиденное вмешательство в ход событий капитана как третьего лица» («*novus actus interveniens*»). О таком вмешательстве можно говорить только при условии, что проявленная капитаном небрежность была достаточно серьезной, чтобы разорвать причинную связь между распоряжением фрахтователя о следовании судна в небезопасный порт и наступившим ущербом (дело «Лидз Шиппинг Ко.» против «Сосьете франсез бунж» (1958) и «Компания навиера маропан» против «Боутерс» (1955))²¹.

Далеко не всегда подчинение капитана распоряжению фрахтователя о следовании в назначенный им порт представляет собой «*novus actus interveniens*». Оно не может быть квалифицировано как такой акт, если было «законным, разумным, свободным от вины» (дело «Саммерс против Салорорд корп.» (1943))²². Критерием при этом служит поведение, которого «можно ожидать от разумного наблюдателя, точно знающего, из каких обстоятельств он исходит». При таком поведении капитана наступивший ущерб нужно рассматривать как прямое и естественное следствие нарушения договора фрахтователем. Оно выражается в даче распоряжения о следовании судна в небезопасный порт (дела «Компания навиера маропан» против «Бауотерс» (1955), «Рearдон Смес лайн» против «Остралиен вит бард» (1956))²³.

Английские суды при разрешении споров, связанных с направлением судна в небезопасный порт, не допускают применения принципа смешанной ответственности. Если капитан допустил небрежность, которая не может быть признана достаточно серьезной, она не принимается во внимание. Следовательно, ответственность возлагается только на фрахтователя. При этом судьи исходят из признания за фрахтовщиком права на определенный риск, считая, что он необходим для нормального развития торговых отношений (дело «Компания навиера маропан» против «Боуниерс» (1955))²⁴. Лишь при проявлении капитаном серьезной небрежности фрахтователь полностью освобождается от ответственности.

В общем праве США признается, что правило о гарантии безопасного порта не применяется в случаях безоговорочного принятия фрахтовщиком (капитаном) распоряжения фрахтователя о направлении судна в небезопасный порт, если фрахтовщик (капитан) располагает полными знаниями о порте (дела «Твинди Трейдинг

¹⁹ *Smith G. B. Op. cit. P. 864.*

²⁰ *Lloyd's Maritime and Commerckal Law. 1974. P. 322–323.*

²¹ *Scrutton T. Op. cit. P. 124.*

²² *Carver T. Op. cit. P. 841.*

²³ *Ibid.*

²⁴ *The All England Law Reports. 1955. Vol. 2. Part 4. P. 240–243.*

Ко.» против «Нью-Йорк энд Бостон Диевуд Ко.» (1903), «Пэн Карго Шиппинг корп.» против «Юнайтид стэйтс» (1964))²⁵. Освобождение фрахтователя от ответственности недопустимо, если фрахтовщик (капитан судна) располагает лишь частичными или недостаточно проверенными сведениями относительно порта и подходов к нему. В этом отношении показательна позиция нью-йоркского арбитража по делу «Нептун мэритайм Ко.» против «Кук индастриз Инк.» (1978). Фрахтователь направил судно «Наяд» в порт, расположенный на реке Миссисипи. Во время грузовых операций глубина реки в юго-западном проходе уменьшилась. Это воспрепятствовало судовладельцу принять полный груз. Арбитраж установил, что стороны сознавали возможность изменения глубины реки, однако ни одна из них не имела точных данных о том, что такие изменения произойдут. Поэтому арбитраж решил, что с фрахтователя не может быть снята ответственность за нарушение гарантии безопасного порта²⁶.

По праву США гарантия безопасности не применяется и в случае, когда действия составляют «*novus actus interveniens*». Судно «Маратониан» по распоряжению фрахтователя прибыло в порт Мансанилью и было поставлено к причалу для грузовых операций. В течение 10 дней судно било о причал, и оно получило несколько повреждений. Тем не менее капитан не отшвартовал судно от причала. В наставлении по плаванию в порт Мансанилью, с которым капитан имел возможность ознакомиться, судовладельцам рекомендовалось при первом извещении об ухудшении погоды выйти в море. Нью-йоркский арбитраж отказал в иске фрахтовщика (дело «Еурон Шиппинг корп.» против «Амерон корп.» (1977))²⁷.

По праву США, как и Англии, само по себе принятие капитаном распоряжения фрахтователя не защищает последнего от действия правила о гарантии безопасности порта. Возражения по поводу распоряжения фрахтователя, которые капитан выдвинул еще до того, как произошли обстоятельства, причинившие ущерб, признаются достаточными для удовлетворения требования фрахтовщика о возмещении ущерба, если даже капитан проявил небрежность (дело «Макензи энд Махаллистер» против «Юнайтид стэйтс» (1942))²⁸. В отличие от судебных учреждений Англии, суды США по спорам, возникшим в связи с направлением судна в порт, который нельзя считать безопасным, иногда определяют степень вины каждой из сторон и в соответствии с этим распределяют ответственность. При этом сначала суд устанавливает долю вины судовладельца. Оставшаяся часть ответственности относится на фрахтователя (дело «Юнайтид стэйтс» против «Рилайубл трансфер Ко.»)²⁹.

Итак, правило о строгой ответственности фрахтователя действует применительно к любому из двух возможных вариантов поведения фрахтовщика, судно которого направлено в небезопасный порт. Фрахтовщик (капитан) может отказаться направить судно в порт, который он не считает безопасным, и потребовать возмещения убытков, понесенных в связи с нарушением гарантии. Применительно к этой ситуации вопрос об обстоятельствах, освобождающих фрахтователя от

²⁵ *Smith G.B.* Op. cit. P. 869–870.

²⁶ *The All England Law Reports.* 1979. May. P. 218–219.

²⁷ *American Maritime Cases.* 1978. P. 821–825.

²⁸ *Smith G.B.* Op. cit. P. 870.

²⁹ *Ibid.* P. 878–879.

ответственности (небрежность капитана в форме «novus actus interveniens»), а по праву США, кроме того, и принятие распоряжения фрахтователя о следовании в небезопасный порт при полном и достоверном знании условий порта) вообще не возникает. Для фрахтовщика, следовательно, достаточно доказать, что назначенный фрахтователем порт не был безопасным. Но фрахтовщик иногда несет убытки и в связи с тем, что капитан подчинился распоряжению фрахтователя и направил судно в порт, оказавшийся небезопасным. При таких обстоятельствах фрахтователь также несет строгую ответственность с теми изъятиями, о которых сказано ранее («novus actus interveniens»), а по праву США — полная осведомленность об условиях порта. Обязанности по доказыванию по спорам о возмещении убытков в этом случае распределяются следующим образом: фрахтовщик несет обязанность доказать факт, что порт не был безопасным; фрахтователь освобождается от обязанности по возмещению убытков, если докажет обстоятельства, снимающие с него ответственность.

Практика французских судов по применению условия о безопасном порте довольно скудна. Все же она позволяет сделать вывод, что суды не поддерживают идею гарантии безопасности порта и считают, что фрахтователь может нести ответственность лишь при наличии вины. Такого же принципа придерживается право ФРГ, Польши, Болгарии.

Ответственность фрахтователя по российскому праву также должна быть построена исходя из правил, закрепленных в общегражданском законодательстве (п. 2 ст. 1 Кодекса торгового мореплавания РФ).

Отдавая распоряжение о следовании судна в порт, который нельзя считать безопасным, фрахтователь нарушает обязанность, возлагаемую на него условиями о безопасном порте. Поскольку в отношении этой обязанности он является должником, можно говорить о ненадлежащем использовании им в этой части обязательства, связывающего его с фрахтовщиком. Лицо, не исполнившее обязательства или исполнившее его ненадлежащим образом, несет ответственность лишь при наличии вины (умысла или неосторожности) кроме случаев, когда законом или договором предусмотрены иные основания ответственности (п. 1 ст. 401 ГК РФ). Таким образом, ответственность фрахтователя за направление судна в небезопасный порт представляет собой вид договорной ответственности, построенной на принципе вины.

Вина фрахтователя в подавляющем большинстве случаев принимает форму неосторожности. Она выражается в том, что фрахтователь не проверил, насколько условия указанного им порта отвечают требованиям безопасности, хотя у него и была возможность в результате такой проверки убедиться в том, что судно не может войти в порт, не подвергаясь опасности. Убедившись в том, что порт небезопасен, фрахтователь должен был указать фрахтовщику другой порт или, если по своему характеру опасность могла быть устранена, принять все меры по ее ликвидации. В частности, он обязан предупредить фрахтовщика (капитана), что им должно быть сделано для предотвращения угрозы судну, позаботиться об обеспечении судна услугами буксира, лоцмана и т.д. Если, несмотря на все принятые меры по проверке условий порта, фрахтователь не мог и не должен был выявить опасность, угрожавшую судну, и соответственно не мог ее предотвратить, его вины в том, что порт оказался небезопасным, нет. Налицо правовой случай, при котором ответственность должника исключается.

Обстоятельства, определяющие небезопасное состояние порта, существуют иногда уже в то время, когда фрахтователь отдает распоряжение о следовании в данный порт. Гораздо чаще фрахтователь не может быть признан виновным, если обстоятельства, обусловившие опасность, произошли в период от назначения порта до прибытия к нему судна (начало военных действий в стране, на территории которой находится порт, объявление его блокады, появление подводной преграды на пути в порт вследствие землетрясения). При явной опасности, угрожающей судну, его капитан не только вправе, но и обязан отказаться следовать в такой порт. Иногда заход судна в порт представляется капитану связанным с определенным риском, но этот риск нельзя признать бесспорным и значительным.

Не всегда, подчиняясь распоряжению фрахтователя, капитан действует виновно. Отсутствие вины капитана в этом случае может быть обусловлено скрытым характером опасности, получением соответствующих заверений от фрахтователя, портовых властей и т.п. Только в зависимости от конкретных обстоятельств можно решить, виновен ли капитан, и если виновен, то в какой степени. Если вред явился следствием виновного поведения как фрахтователя, так и капитана судна, за действия которого отвечает судовладелец, то в соответствии с п. 1 ст. 404 ГК РФ применяется принцип смешанной ответственности (соразмерно вине каждой из сторон уменьшается доля возмещения, взыскиваемого с фрахтователя). Так, Морская арбитражная комиссия при торгово-промышленной палате РФ руководствовалась этими правилами при рассмотрении иска «Гебрюдас Ван Вельде шип ваарт кантир» к В/О «Разноэкспорт». В порту Валлетта судно получило повреждения, так как причал не был безопасным. Но и судовладелец не проявил должной заботливости об обеспечении безопасности судна при выгрузке. Капитану было известно, что «на причале отсутствовали необходимые приспособления. Тем не менее капитан при данных условиях допустил ошвартовку» (дело МАК № 25/1977).

Согласно п. 2 ст. 401 ГК РФ отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательства. Фрахтователь, направивший судно в небезопасный порт, нарушает одну из договорных обязанностей. Если в результате его распоряжения фрахтовщику причинены убытки, вина фрахтователя как несправной стороны предполагается. Фрахтовщик не должен ее доказывать. Таким образом, фрахтовщик, требующий возмещения понесенных убытков, должен доказать наличие убытков, их размер, факт направления судна в небезопасный порт, причинную связь между таким направлением и понесенными убытками. Для того чтобы освободиться от ответственности, фрахтователь обязан доказать отсутствие своей вины.

Контактные данные автора: gp@hse.ru