

**А.Г. Калпин**

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

## Ответственность судовладельца за ущерб, причиненный несохранностью груза

**Общие положения.** Следствием нарушения судовладельцем лежащих на нем по договору фрахтования обязанностей может явиться несохранность груза, выражающаяся в его утрате, недостатке, повреждении. В этом случае у фрахтователя возникает правомочие требовать возмещения ущерба, а у судовладельца — обязанность его возместить. Правовые положения, определяющие ответственность за несохранность груза, представляют несомненный интерес для сторон договора, работников коммерческих и юридических служб внешнеторговых фирм и судовладельческих компаний. Правовые знания в этой области необходимы также и капитанам судов, и их грузовым помощникам. Настоящая статья имеет своей целью ознакомить указанных лиц с тем, какими положениями определяется ответственность за несохранность груза, какой характер носят регулирующие ее нормы закона, какую роль могут играть договорные условия чартера об ответственности за груз.

**Ответственность судовладельца за несохранность груза по нормам статутного и общего права.** При решении вопроса об ответственности судовладельца за несохранность груза стороны договора фрахтования судна на рейс сталкиваются со сложным переплетением норм закона, условий чартера и коносамента.

Содержащиеся в чартере положения определяют ответственность фрахтовщика только перед своим контрагентом по договору — фрахтователем. При этом соответствующие условия договора применяются тогда, когда ответственность фрахтовщика перед фрахтователем регулируется диспозитивными нормами закона соответствующей страны. Если же связанные с ответственностью за груз отношения подпадают под действие императивных норм, условия чартера об ответственности фрахтовщика за груз действуют лишь постольку, поскольку не противоречат этим нормам. При перевозке груза на основании чартера в заграничном сообщении в большинстве случаев выдается товарораспорядительный документ — коносамент. В нем содержатся условия об ответственности перевозчика перед держателем коносамента за несохранность груза. Если коносамент находится в руках фрахтователя безотносительно к тому, является ли тот отправителем или получателем груза, ответственность фрахтовщика перед фрахтователем — держателем коносамента определяется условиями чартера. Эти условия обязательны для фрахтователя как стороны договора фрахтования, хотя бы даже он и владел другим, позднее составленным документом — коносаментом.

Положение меняется, как только коносамент, выданный при перевозке груза по чартеру, переходит к третьему по отношению к сторонам договора лицу, т.е. к лицу, не являющемуся фрахтователем.

В своей основе нормы морских законов, касающиеся отношений между судовладельцем-перевозчиком и держателем коносамента — третьим лицом им-

перативны (обязательны). Следовательно, ответственность за несохранность груза перед держателем коносамента — третьим лицом определяется императивными предписаниями закона и соответствующими условиями коносамента, поскольку они не расходятся с императивными нормами закона.

Условия чартера становятся обязательными для получателя груза — третьего лица лишь тогда, когда в коносаменте сделана соответствующая ссылка на чартер. Это в полной мере отвечает предписаниям Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаментах, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г. (в дальнейшем — Конвенция 1924 г.) Положения названной Конвенции являются императивными (п. 8 ст. 3). Российская Федерация в силу Федерального закона РФ от 6 января 1999 г. «О присоединении РФ к Протоколу об изменении Международной конвенции “Об унификации некоторых правил о коносаментах”, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года», присоединилась одновременно к Брюссельской Конвенции 1924 г. и Протоколу 1968 г. (Правила Висби). Сфера применения Конвенции — это отношения, регулируемые коносаментом как тогда, когда договор чартер партии не был заключен, так и в случаях, когда выданный при перевозке на основании чартера коносамент перешел к третьему лицу и стал, следовательно, регулировать отношения между фрахтовщиком и этим третьим лицом.

30 марта 1978 г. в Гамбурге была подписана Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила), которая была подписана советской делегацией, но не была ратифицирована СССР или РФ. Эта Конвенция вступила в силу, но не является обязательной для РФ. Некоторые положения Гамбургских правил были учтены при подготовке Кодекса торгового мореплавания 1999 г. (далее — КТМ РФ). Вопрос об обязательности для сторон положений об ответственности при перевозке грузов по чартеру или коносаменту урегулирован в Гамбургских правилах так же, как и в Конвенции 1924 г.

В Российской Федерации этот вопрос решается в соответствии с нормами главы VIII КТМ РФ. Согласно п. 1 ст. 175 КТМ РФ соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности ничтожно только в случае, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамента, который выдан в соответствии с чартером и регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем. Отсюда следует обратный вывод — если перевозка осуществляется по чартеру или коносаменту, но не регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, так как они регулируются чартером, то соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности допустимо. Следовательно, ныне отношения, касающиеся ответственности по чартеру, регулируются диспозитивными правилами. Это положение оказалось закрепленным в законе лишь с принятием КТМ РФ 1999 г. В ранее действующем КТМ СССР 1968 г. ст. 160, действие которой распространялось на морские перевозки груза как по чартеру, так и по коносаменту, имела императивный характер.

В законодательстве подавляющего большинства морских держав ответственность судовладельца за несохранность груза по чартеру урегулирована диспозитивными нормами (РФ, Польша, ФРГ, Франция и др.), т.е. такими положениями, которые дают возможность сторонам урегулировать в чартере ответственность судовладельца по своему усмотрению и применяются лишь тогда, когда в чартере ответственность не урегулирована иначе. При этом в некоторых странах, где существует диспозитивный режим ответственности по чартеру (РФ, Польша, ФРГ), одни и те же нормы регулируют ответственность судовладельца по чартеру и пере-

возчика по коносаменту, но в первом случае они носят диспозитивный, а во втором — императивный характер. Наоборот, в законах ряда других стран (Франция) правила об ответственности судовладельца по чартеру отличаются от правил об ответственности перевозчика по коносаменту не только по своему характеру, но и по содержанию, устанавливая иные основания освобождения от ответственности. В Англии и США на отношения, возникающие из договора чартер-партии, в принципе распространяются нормы общего права. Однако сфера действия норм общего права об ответственности судовладельца является весьма узкой. Прежде всего возможна ситуация, когда соглашение сторон о чартерной перевозке не облечено в письменную форму.

В этом случае ответственность судовладельца за груз определяется нормами общего права. При наличии письменного документа, в котором закреплены условия чартера как договора (так называемый «явно выраженный договор» — «expressed contract»), ответственность судовладельца регулируется этими условиями. При таком положении нормы общего права могут играть определенную роль лишь постольку, поскольку отношения, связанные с ответственностью за груз, в чартере не урегулированы,

Из норм английского статутного права к чартерам частично применяется Закон о торговом мореплавании 1894 г. (**Merchant Shipping Act**), в котором предусмотрены условия освобождения собственников английских судов от ответственности за ущерб грузу, причиненный пожаром и кражей особо ценных грузов (золота, серебра, бриллиантов и т.д.).

В США до настоящего времени действует Закон о пожаре 1951 г. (**Fire Statute**), регулирующий ответственность судовладельца за ущерб, вызванный пожаром. Его действие распространяется и на отношения, возникающие из чартера. Других законов, которые регулировали бы эти отношения, в США нет. Ввиду отсутствия императивных статутных норм стороны вправе урегулировать распределение рисков, связанных с причинением ущерба, любым образом. По сравнению с условиями чартера нормы общего права в США играют в регулировании ответственности судовладельца такую же ограниченную роль, как и в Англии.

**Освобождение судовладельца от ответственности по статутному праву ввиду отсутствия его вины.** На содержание национальных законов об ответственности за несохранность груза большое воздействие оказала Конвенция 1924 г. Ее участниками являются РФ, Польша, ФРГ, Франция, Англия, США и др. Сфера применения Конвенции — отношения, регулируемые коносаментом как тогда, когда чартер не был заключен, так и в тех случаях, когда выданный при перевозке на основании чартера коносамент перешел к третьему лицу (п. «б» ст. I) и стал, следовательно, регулировать отношения между судовладельцем и этим третьим лицом.

Как в самой Конвенции 1924 г. (ст. 4), так и в национальных законах, воспроизводящих ее положения и распространяющихся, в частности, на отношения по чартеру, закреплено, что перевозчик или судовладелец могут отвечать за несохранность груза лишь при наличии вины. Согласно п. 1 ст. 796 ГК РФ перевозчик (действие статьи распространяется на все виды транспорта) несет ответственность за несохранность груза, если не докажет, что она произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Эта формулировка означает, что ответственность перевозчика основана на принципе вины. В п. 1 ст. 166 КТМ РФ прямо указано на отсутствие вины перевозчика, его агентов или работников как основание освобождения от ответственности. Только при таком положении, когда судовладелец не предвидел на-

ступления вредного результата и не должен был этого предвидеть, он освобождается от ответственности за наступивший вред. Для обозначения положения, когда при наличии вреда вина субъекта отсутствует, в праве используется особое понятие — случай («казус»).

Процесс установления отсутствия вины судовладельца предполагает прежде всего выявление того конкретного обстоятельства, события или явления, которое может вызвать несохранность груза. Под влиянием Конвенции 1924 г. в национальные законы многих стран были включены перечни обстоятельств, которые наиболее часто вызывают утрату, порчу или повреждение груза. В частности, такого рода перечень предусмотрен и в п. 1 ст. 166 КТМ РФ. Этот перечень имеет примерный характер — судовладелец при определенных условиях может быть освобожден от ответственности и тогда, когда вред наступил вследствие иного обстоятельства, т. е. обстоятельства, не предусмотренного перечнем, но обязательно свидетельствующего об отсутствии вины судовладельца. Помимо основания ответственности перевозчика за несохранность груза в ст. 796 ГК РФ закреплён подход к распределению между перевозчиком и грузовладельцем обязанностей по доказыванию по спорам о несохранности груза. В ГК РФ указывается, что перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Стало быть, в качестве общего правила распределения обязанностей по доказыванию КТМ РФ (ст. 166) придерживается такого же принципа. Но, признавая правильность такого подхода в качестве общего правила, КТМ устанавливает в ст. 168 ряд существенных изъятий, возлагая при определенных обстоятельствах бремя доказывания вины перевозчика в несохранности груза на грузовладельца. С введением в действие части второй ГК РФ эта статья КТМ РФ полностью утратила силу.

По национальным законам большинства морских держав для освобождения судовладельца от ответственности во всех случаях нужно, во-первых, установить конкретное обстоятельство, вызвавшее утрату, недостачу или повреждение груза. Если конкретная причина не выявлена, судовладелец не может быть освобожден от ответственности. Ссылки на проявление должной заботливости о грузе вообще, т. е. вне связи с конкретными обстоятельствами, вызвавшими ущерб, недостаточны. Однако право Франции иначе решает этот вопрос. В силу ст. 6 Закона от 18 июня 1966 г. судовладелец освобождается от ответственности в случае исполнения обязанностей, предписанных законом. При их исполнении он не несет ответственности, хотя бы конкретные обстоятельства, вызвавшие ущерб, не были установлены. В таких случаях риск гибели груза по неизвестным причинам падает на фрахтователя.

Во-вторых, если по праву соответствующего государства для освобождения судовладельца от ответственности необходимо установить конкретные обстоятельства, о которых говорилось выше, то нужно убедиться в том, что между фактическим обстоятельством (событием, явлением) и наступившим вредом существует необходимая причинная связь. Причинная связь — второе звено в цепи предположений, необходимых для освобождения судовладельца от ответственности за наступивший вред.

Третьей предпосылкой освобождения судовладельца от ответственности служит проявленная им должная заботливость о грузе в связи с действием конкретной причины, способной вызвать несохранность груза. О такой заботливости можно говорить при двух условиях:

1) непрячтности фрахтовщика к возникновению вредоносных обстоятельств, событий, явлений;

2) принятии им всех разумных мер по предотвращению их действия или устранению их последствий.

Наличие одного из обстоятельств, указанных в примерных перечнях, приведенных в национальных законах («перечнях исключенных рисков», «каталогах иммунитетов») или одного обстоятельства, могущего вызвать несохранность груза в совокупности с остальными условиями («предпосылками освобождения»), о которых говорилось ранее, дает основания для освобождения судовладельца от ответственности за вред.

В качестве одного из обстоятельств, предусмотренных в перечнях, фигурирует «непреодолимая сила» («*force major*», «*vis-major*»). Под ней понимается чрезвычайное и непредотвратимое при данных условиях событие. Чрезвычайным может быть признано исключительное, из ряда вон выходящее явление, как правило, протекающее чрезвычайно интенсивно. Обстоятельства непреодолимой силы могут быть разделены на две группы — стихийные явления (шторм, мелководье, ураган, смерч, тяжелая ледовая обстановка, землетрясение) и общественные события (военные действия, народные восстания). Для того чтобы событие или явление можно было расценить как непреодолимую силу, оно должно быть непредотвратимым не только для обязанного лица, но и для других лиц, деятельность которых по роду и условиям однотипна деятельности должника. В отношении судовладельца это означает, что вредное воздействие того или иного явления на груз должно быть непредотвратимо не только для данного судна, но и для судов этого типа вообще, непредотвратимо при применении стандартного оборудования и механизмов, снаряжения, приборов и т.п.

Непреодолимая сила представляет собой внешнее событие по отношению к деятельности обязанного лица. Следовательно, событие или явление может рассматриваться как непреодолимая сила для судовладельца, если оно возникает по причинам, лежащим вне сферы деятельности судна, и воздействует на него извне. Если причины того или иного события кроются в деятельности экипажа судна, связаны с эксплуатацией его механизмов, оборудования и приборов, их свойствами, оснований для отнесения этого события к явлениям непреодолимой силы нет.

В национальных морских законах в указанных перечнях, наряду с непреодолимой силой, названы и такие обстоятельства, как опасности и случайности на море, действия и распоряжения властей, военные действия и народные волнения, забастовки и иные обстоятельства, вызывающие ограничение работ полностью или частично. Некоторые из этих обстоятельств в зависимости от их интенсивности и других конкретных условий могут быть иногда отнесены к явлениям непреодолимой силы. Иногда они лишены такого свойства непреодолимой силы, как ее чрезвычайный характер, но в силу своей неожиданности могут обусловить наличие «правового случая», т.е. положения, при котором нельзя говорить о вине судовладельца.

Есть определенная группа опасностей и случайностей на море, которые в зависимости от конкретной ситуации могут быть отнесены или к непреодолимой силе, или к явлениям, обусловливающим отсутствие вины («случай»), но не имеющим характера непреодолимой силы. Например, шторм в зависимости от его силы может быть квалифицирован как проявление непреодолимой силы, если его нельзя предотвратить как чрезвычайное явление, или как опасность на море, если его нельзя было предвидеть и поэтому предотвратить. Одновременно к категории «опасности и случайности на море» должны быть отнесены и такие явления, которые не могут быть непреодолимой силой (посадка судна на мель или на рифы при спокойном море, столкновение судов и т.п.).

Для освобождения судовладельца от ответственности не обязательно, чтобы то или иное явление относилось к категории непреодолимой силы. Достаточно, если оно обуславливает наличие правового случая, т.е. отсутствие вины судовладельца. Такое положение складывается тогда, когда событие или явление, не будучи чрезвычайным, из ряда вон выходящим, в то же время оказывается непредвидимым судовладельцем и потому непредотвратимым. Одним из обстоятельств, в связи с которым судовладелец подлежит освобождению от ответственности, признается спасание человеческих жизней, судов и грузов. Освобождение судовладельца от ответственности по этому основанию наступает ввиду отсутствия в его действиях противоправности. Спасание на море — это правовая обязанность капитана судна и других членов экипажа. За неисполнение этой обязанности капитан несет ответственность по закону. Ясно поэтому, что при причинении ущерба грузу вследствие спасания нельзя говорить о таком обязательном элементе гражданского правонарушения, как противоправность поведения субъекта.

В практике торгового мореплавания нередко приходится сталкиваться с таким основанием освобождения судовладельца от ответственности, как действия или упущения грузовладельца (отправителя или грузополучателя), его агента или представителя. Типичным примером подобных упущений грузовладельца может служить несвоевременное начало или низкие темпы погрузки или разгрузки судна, приводящие к нарушению сроков доставки груза. Если превышение этих сроков допущено получателем и является единственной причиной ущерба, судовладелец не может нести ответственность за несобранность груза.

Действия или упущения грузовладельца, служащие основанием освобождения перевозчика от ответственности, могут выразиться в небрежном обращении с грузом при осуществлении грузовых операций. Несохранность груза может быть следствием и вины судовладельца, и действий или упущений грузовладельца. При таком сочетании причин несохранности груза перевозчик может быть лишь частично освобожден от ответственности. Решение вопроса о том, в какой степени ущерб должен быть отнесен за счет вины судовладельца и в какой — за счет действий и упущений грузовладельца, зависит от конкретных обстоятельств каждого дела.

Судовладелец может быть также освобожден от ответственности, если ущерб грузу явился следствием его скрытых недостатков или недостаточности упаковки. Для того чтобы исключить ответственность по этим основаниям, судовладелец обязан, в частности, доказать, что недостатки нельзя было обнаружить при проявлении им обычной заботливости, которую можно требовать от добросовестного перевозчика.

**Возможность освобождения судовладельца от ответственности за виновное причинение вреда грузу.** Ответственность судовладельца за несохранность груза возможна лишь при виновном причинении ущерба, но не всякое виновное причинение ущерба грузу влечет за собой ответственность судовладельца. В международном праве и в национальных морских законах предусмотрены обстоятельства, при которых судовладелец не несет ответственности даже при наличии его вины. В соответствии с законодательством РФ, Болгарии, Польши, Франции, Италии, Скандинавских стран судовладелец не отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза, если они произошли вследствие действий или упущений капитана, членов экипажа, лоцмана или служащих судовладельца в судовождении или управлении судном. Это положение представляет собой правило о навигационной ошибке. Навигационная ошибка — это проявление вины служащих судовладельца. Упущения служащих судовладельца представляют собой упущения самого судовладельца, поскольку по

законодательству многих европейских континентальных стран судовладелец отвечает за действия и упущения своих служащих как за свои собственные. Законодатель, освобождая судовладельца от ответственности за навигационную ошибку, тем самым освобождает его от ответственности за ущерб, причиненный по его вине.

Если ошибка в судовождении и управлении судном не влечет за собой ответственности судовладельца, то при ненадлежащем обращении с грузом (так называемая «коммерческая ошибка») судовладелец отвечает по общим правилам ответственности за вину.

В соответствии с российским законодательством (ст. 167 КТМ РФ) субъектами навигационной ошибки (лицами, могущими ее совершить) признаются только капитан судна, другие члены его экипажа либо лоцман. По праву ряда других морских держав к таким лицам могут быть отнесены и некоторые иные категории береговых служащих судовладельца. С объективной стороны навигационная ошибка может выразиться в действиях или в бездействии в судовождении или управлении судном. В судовождении навигационная ошибка иногда состоит в ошибочном определении направления движения судна или места его нахождения, в несоблюдении правил предотвращения столкновения судов и т.п. Ошибка в управлении выражается в неправильной эксплуатации балластной или топливной системы механизмов судна. Правила о навигационной ошибке применяются в морском праве РФ только при перевозке груза в заграничном сообщении и не применяются в большом и малом каботаже. Перспективы сохранения этих правил в российском праве всецело зависят от их судьбы в мировом торговом мореплавании. Отказ от этих правил в мировом судоходстве сделает его ненужным и в российском праве.

**Освобождение судовладельца от ответственности по нормам общего права Англии и США.** В общем праве Англии уживаются две взаимоисключающие концепции относительно правила ответственности судовладельца за несохранность груза. В случае признания судовладельца ответственным хранителем («bailee») для освобождения от ответственности ему достаточно доказать лишь проявление должной заботливости и старательности («due care and diligence») по отношению к грузу. Другое направление общего права Англии сводится к возложению на судовладельца абсолютной ответственности общего перевозчика (в основе которой лежит принцип «исключительных рисков»). Судовладелец может быть освобожден от ответственности только в том случае, если ущерб явился прямым результатом одного из следующих обстоятельств.

1. Стихийного бедствия («Act of God») — буквальный перевод — «действие Бога» или «Божье напущение».
2. Действий врагов короны («Act of Queen's enemies»).
3. Внутренней природы или внутреннего дефекта груза («Inherent nature or vice»).
4. Дефектов упаковки («Defective packing»).
5. Пожертвований частью груза при общей аварии («General average sacrifice»).

По общему праву США судовладелец освобождается от ответственности только в строго определенных случаях. Суды США к числу исключенных рисков, помимо названных выше, относят ошибку грузовладельца.

«Исключенные риски» общего права Англии и США совпадают с обстоятельствами, которые, наряду с другими, часто указываются в договорных оговорках об освобождении судовладельца от ответственности.

Условия, при нарушении которых правило общего права об «исключенных рисках» не применяется, следующие. Прежде всего судовладелец не может быть

освобожден от ответственности в связи с одним из этих исключений, если им была допущена небрежность («negligence»), т.е. если он не предпринял всех разумных шагов, чтобы избежать этих обстоятельств или защитить груз от их действия либо устранить их последствия. В общем праве США также признается, что даже тогда, когда вред наступил вследствие одного из исключенных рисков, ответственность с судовладельца не снимается при наличии его небрежности.

Положения общего права, касающиеся исключенных рисков, не распространяются на судовладельца в случае, если он нарушает одно из двух так называемых «подразумеваемых условий», т.е. условий, которые прямо не выражены в договоре, но при отсутствии в чартере ясно выраженного положения об обратном связывают судовладельца. К ним прежде всего относится условие о приведении судна к началу рейса в мореходное состояние. Второе подразумеваемое условие — недопустимость неправомерного отклонения судна от намеченного курса.

**Обстоятельства, исключющие ответственность судовладельца по условиям чартера.** Ранее отмечалось, что отношения, возникающие из перевозки груза по чартеру, подпадают под действие диспозитивных норм закона. Следовательно, в самом чартере могут быть указаны обстоятельства, освобождающие судовладельца от ответственности. Круг этих обстоятельств очерчен общим правом Англии и США и воспринят мировой практикой торгового мореплавания.

*Стихийное бедствие* («Act of God» — «действие Бога» или «Божье напущение»). Судебные и арбитражные учреждения признают, что судовладелец вправе воспользоваться этой оговоркой только тогда, когда вред причинен исключительно природными явлениями, т.е. явлениями, находящимися вне связи с деятельностью человека. Человек не должен быть ни в какой мере причастен к ним. Если ущерб явился следствием каких-то действий капитана судна, то хотя бы проявление стихийных сил природы и сливалось с этими действиями и именно это сделало плавание опасным, судовладелец не может быть освобожден от ответственности за ущерб.

К этой категории относятся не только явления, специфически характерные для морской стихии. Это могут быть природные силы, действие которых в равной мере проявляется и на суше (сильный мороз, молния). Судовладелец обязан также доказать, что разумные меры предосторожности не давали возможности избежать действия этих природных сил или защитить от них груз. Не требуется, чтобы стихийные силы были чрезвычайными или такими, чтобы судно вообще не могло ожидать встречи с ними. Штормовой ветер, волнение на море, молния являются обычными явлениями и, тем не менее, подпадают под понятие стихийного бедствия («Act of God»). Требуется лишь, чтобы событие было за пределами того, что можно разумно предвидеть. Если событие можно предвидеть, оно должно быть таким, чтобы предвидение и старания, которые разумно можно требовать от человека при данных обстоятельствах, не могли предотвратить его действия. Таким образом, вовсе не обязательно, чтобы событие было абсолютно непредотвратимым.

При таком понимании «стихийное бедствие» существенно отличается от «непреодолимой силы» как основания освобождения судовладельца от ответственности, известного статутному праву, но одновременно часто включаемого в чартеры и служащего договорным основанием освобождения судовладельца. Объемы этих двух понятий совпадают лишь частично. Стихийное бедствие может быть обусловлено лишь природными явлениями. Напротив, непреодолимая сила иногда связана с деятельностью людей. В этом отношении круг стихийных бедствий уже явлений непреодолимой силы. С другой стороны, к категории непреодолимой силы могут быть причислены только явления и события, чрезвычайные по своей интенсивности. Для признания природного явления стихийным бедствием этого не требуется.



*Действия неприятеля* («King enemies»). Под ними понимаются враждебные акции, предпринимаемые иностранным государством, с которым страна судовладельца находится в состоянии войны. Такого рода акции могут быть предприняты также гражданами неприятельского государства. Судовладелец обязан проявить осторожность, чтобы избежать акций, направленных против судна и груза. При наличии враждебных акций со стороны иностранного государства или граждан неприятельского государства судовладелец обязан проявлять осторожность, чтобы избежать этих санкций в виде несохранности груза. Если вследствие проявленной им осторожности будет причинен ущерб грузу, судовладелец не несет за это ответственности.

*Внутренняя природа или внутренние пороки груза* («Inherent nature or vice»). Ответственность судовладельца по этому основанию исключается, если ухудшение либо порча груза произошли в результате обычного процесса, совершающегося внутри груза без какого-либо воздействия со стороны других факторов, зависящих от судовладельца. Последний будет отвечать, если он причинил ущерб, нарушив какое-либо условие договора.

*Дефекты упаковки* («Defective packing»). **Ненадлежащая упаковка груза** представляет собой частный случай проявления небрежности со стороны отправителя, нарушение им подразумеваемой обязанности заботиться об отправляемом грузе. Судовладелец вправе опираться на указанную оговорку и в том случае, когда наступление ущерба было связано с дефектами или недостаточностью упаковки иного груза, чем тот, который был поврежден либо испорчен. Если, однако, дефекты или недостаточность упаковки были очевидными при разумно проводимом осмотре, принявший груз судовладелец не может быть защищен с помощью такой оговорки.

*Пожертвования грузом при общей аварии* («General average sacrifice»). Судовладелец не несет ответственности при намеренном уничтожении или повреждении (порчи) груза ради спасения судна и остающегося груза от угрожавшей им общей опасности. Наиболее типичными примерами таких жертвований являются выбрасывание груза за борт («jettison»), заполнение трюма, в котором находился груз, водой в целях тушения пожара и т.п. Судовладелец утрачивает право ссылаться для освобождения от ответственности на произведенные жертвования, если грузы, которые приходится выбрасывать за борт, были перед выходом в рейс небрежно уложены.

Наряду с «исключенными рисками» общего права и вносимыми в чартеры, есть и другие оговорки, неизвестные общему праву, но включаемые в чартеры и направленные на освобождение от ответственности за груз.

*«Опасности моря»* («Perils of sea»). **Опасности моря понимаются как любые случайности, специфически присущие морю или мореплаванию** (повреждение груза морской водой, столкновение с айсбергами, шторм, столкновения судов, посадка судна на мель или рифы и т.п.), которые судовладелец или его служащие не могли предвидеть и предотвратить. Природные явления, которые нельзя признать характерными только для морской среды или сферы мореплавания (мороз, молния), не могут быть отнесены к опасностям моря. В этом отношении понятие «опасности моря» («Perils of sea») уже понятия «стихийные бедствия» («Acts of God»), которое охватывает любые природные, а не только специфически морские явления.

Судебная практика Англии и США признает источником возникновения опасностей моря определенные действия людей — захват судна пиратами, столкновение судов при отсутствии вины экипажа поврежденного судна. Некоторые события и явления, не относящиеся к «стихийным бедствиям», подпадают под понятие «опасности моря». Оговорки «стихийные бедствия» и «опасности моря» по сферам действия лишь частично перекрывают друг друга.

При квалификации явления как «опасности моря» критерием служит то, мог ли тот или иной несчастный случай произойти не только в морской сфере, но и на земле. Применяя этот критерий, судебные учреждения не распространяют действие оговорки на случай повреждения груза крысами, взрывами котлов и разрывами трубопроводов, если это не связано с действием ветра или морской воды, скрытыми дефектами в корпусе, машине и машинном отделении судна. Для снятия ответственности с судовладельца по основаниям причинения ущерба вследствие морской опасности не требуется, чтобы эта опасность обладала свойствами исключительного или катастрофического явления.

Оговорка об опасностях моря исключает ответственность судовладельца за ущерб, если судовладельцем не была допущена небрежность. Из этого следует, что понятие «опасности моря» применимо не только к событиям и явлениям, носящим характер непреодолимой силы.

*Аресты и задержания судна или груза властями либо правителями* («*Restraints of Princes, Rulers and People*»). Этим понятием охватывается любое насильственное вмешательство в выполнение рейса со стороны органов власти или правителей государства, безотносительно к тому, находится ли оно в состоянии войны с государством флага судна или нет. Настоящая оговорка имеет более широкую сферу применения, чем рассмотренная оговорка «действия неприятеля».

Оговорка «аресты и задержания» применяется при несохранности груза, вызванной запрещением или ограничением ввоза или вывоза товаров, карантинными запретами, объявлением эмбарго или блокады, конфискацией товаров как контрабандных и т.п. Действием оговорки охватываются случаи причинения ущерба грузу вследствие запрещений властей, которые, хотя и не направлены прямо против судна или груза, тем не менее косвенно препятствуют выполнению рейса.

Необязательно, чтобы вмешательство властей или правителей сопровождалось применением физической силы. Если правительство объявило, например, какие предметы относятся к военной контрабанде, то это дает основания судовладельцу выгрузить запрещенный к перевозке груз в другом порту. Анализируемая оговорка не оказывает правовой защиты, если до начала рейса существовали факты, свидетельствующие о том, что судно либо груз неизбежно будут арестованы или задержаны в соответствии с законами порта захода, известными судовладельцу. Действие оговорки не распространяется на судовладельца, по небрежности которого принят груз, если заведомо известно, что из-за его принятия судно будет задержано.

Оговорка не подлежит применению, если арест или задержание судна либо груза произведены судебными учреждениями в соответствии с правилами гражданского судопроизводства. Постановление суда не считается актом правительства (правителей) или органов власти.

*Небрежность капитана, матросов и других служащих судовладельца* («*Negligence of the master, mariners and of her servants of the shipbrokers*»). Среди договорных оснований освобождения судовладельца от ответственности следует особо выделить те, в силу которых судовладелец не несет ответственности за виновные действия капитана, команды, других своих служащих. К числу таких условий чартера нужно отнести оговорку о небрежности и оговорку о баратрии.

Оговорка о небрежности понимается как основание для освобождения за неправильные виновные действия или бездействие капитана, команды, других служащих судовладельца. Круг лиц, за действия которых судовладелец не отвечает на основании оговорки с небрежности, определяется строго ограничительно, исходя из ее прямо выраженного содержания. Оговорка «небрежность капитана или

матросов» не распространяется на небрежность стивидоров, проявленную при укладке груза, хотя и охватывает действия экипажа по укладке. Вместе с тем такая оговорка не защищает самого судовладельца при его личной небрежности. Если в оговорке говорится о служащих судовладельца, то английские суды распространяют ее действие на случаи проявления небрежности не только капитаном и другими членами экипажа, но и стивидорами, иными служащими судовладельца, а иногда и лицами, за действия которых он должен отвечать, хотя бы они и не являлись его служащими. Таким образом, при упоминании в оговорке о небрежности лиц, находящихся на службе у судовладельца, английская судебная практика не проводит различия между небрежностью моряков и небрежностью береговых служащих, считая, что оговорка подлежит применению как в том, так и в другом случае. Действие оговорки распространяется и на грубую небрежность («recklessness»), если даже она представляет собой преступный акт («felonious act»).

Французские суды исходят из того, что только капитан и подчиненный ему экипаж находятся во время рейса в сравнительно самостоятельном положении по отношению к судовладельцу. Это дает последнему право с помощью оговорки о небрежности избежать, ответственности за их действия и упущения. За действия береговых служащих и тем более агентов судовладелец несет ответственность на общих основаниях. В судебной практике ФРГ также проводится различие между небрежностью, допущенной капитаном и экипажем судна, с одной стороны, и береговыми служащими судовладельца — с другой. Небрежность береговых служащих не освобождает его от ответственности.

Английские суды обращают внимание на то, как в оговорке очерчена сфера проявления небрежности — если говорится о небрежности в судовождении, оговорка не охватывает небрежности, проявленной при укладке груза, хотя бы ею занимался экипаж судна.

Эта оговорка может быть сформулирована гораздо шире — «любое действие, небрежность, неисполнение обязанностей или ошибка в судовождении капитана, моряков, лоцмана и других служащих судовладельца в судовождении или в чем-нибудь другом». Такая формулировка позволяет распространить действие оговорки на небрежность, допущенную при укладке или выгрузке груза стивидорами, нанятыми судовладельцем.

Широкое применение в договорах получила оговорка о небрежности «в судовождении или управлении судном».

Если единственной или хотя бы основной причиной ущерба послужила небрежность, выразившаяся в отсутствии разумной заботливости о грузе, судовладелец несет ответственность («коммерческая ошибка»). В том же случае, когда причиной ущерба послужила небрежность, выразившаяся в отсутствии разумной заботливости о судне, судовладелец не отвечает за сохранность груза («навигационная ошибка»). Однако он не освобождается от ответственности, если небрежность была проявлена не в отношении самого судна, а только в отношении использования его аппаратуры, предназначенной для защиты груза от порчи или повреждения.

Английские суды не применяют оговорку к коммерческим ошибкам, когда иное обусловлено сторонами. Французская судебная практика распространяет оговорку на коммерческие ошибки, но опять-таки, если стороны не договорились об ином.

Оговорка о небрежности не снимает с судовладельца ответственность в случаях причинения ущерба по его личной небрежности. Она может выразиться в не-приведении судна в мореходное состояние, в назначении некомпетентного или злоупотребляющего алкоголем капитана, в запрещении капитану пользоваться

услугами лоцмана, в даче иных распоряжений капитану, выполнение которых приводит к утрате или повреждению груза. Во всех этих случаях судовладелец может быть защищен только путем внесения в чартер самостоятельной (не совпадающей с оговоркой о небрежности ни по содержанию, ни по сфере действия) оговорки о личном освобождении судовладельца от ответственности.

*Баратрия капитана или матросов* («Barratry of the master or mariners»). По английскому праву под баратрией понимаются любой преднамеренный захват судна или груза, или иные насильственные акты в отношении судна либо груза, или любые обманные сознательные неправомерные действия, подвергающие судно либо груз опасности повреждения, уничтожения либо конфискации, и совершаемые капитаном или командой судна. Баратрия — это обязательно умышленный акт, но в нем может не быть признаков преступления. Условие применения оговорки чартера о баратрии — отсутствие согласия судовладельца на причинение вреда и его полная непричастность к совершению этого акта, хотя бы даже он был предпринят с намерением принести судовладельцу выгоду. Разграничение между небрежностью и баратрией проводится английским правом исходя из того, что для баратрии обязательен умысел, направленный на причинение ущерба. Небрежность, доходящая даже до безрассудства, не является баратрией.

В понимании французских судов баратрия — это не только умышленные действия, но и любые совершаемые капитаном или командой ошибки, какова бы ни была их природа. Во Франции баратрия понимается гораздо шире, чем в Англии. При таком понимании баратрия охватывает и все те акты, которые составляют содержание понятия небрежности, но не ограничивается ими, поэтому оговорка о баратрии во французской судебной практике полностью поглощает оговорку о небрежности. Иными словами, освобождение судовладельца по условиям чартера об ответственности за баратрию означает, что его ответственность за небрежность также исключается.