

Международная морская перевозка пассажиров и багажа: новации права



Д. А. Оселедец,
аспирант кафедры
международного
публичного и частного
права Юридической
школы Дальневосточного
федерального университета

Чтобы Россия могла выступать морской державой, необходимо наряду с модернизацией транспортной инфраструктуры и строительством новых судов совершенствовать нормативную правовую базу. Проведен сравнительный анализ международных и национальных актов в сфере перевозки пассажиров и их багажа. Особое внимание уделено ключевым изменениям, внесенным Протоколом 2002 г. в Афинскую конвенцию о перевозке пассажиров и их багажа морем, который вступил в силу 23 апреля 2014 г.

В современном мире транспорту придается огромное значение. Без четко налаженных транспортных отношений невозможно эффективное взаимодействие хозяйствующих субъектов. К транспортным отношениям относится и международная перевозка пассажиров и их багажа морем. Сегодня такие перевозки выполняются судами, составляющими около 12 % мирового торгового флота, причем часть перевозок осуществляется в рамках морского круиза [1].

С целью правового регулирования таких общественных отношений на международном уровне были разработаны

конвенции «Об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем» (1961 г.) и «Об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке багажа пассажиров морем» (1967 г.). Однако появление этих международных договоров не привело к полноценному правовому регулированию общественных отношений в рассматриваемой сфере. Указанные документы разрабатывались в разное время, каждый из них охватывал ограниченный спектр общественных отношений. Участниками Конвенции 1961 г. стали только 11 стран, а Конвенция 1967 г. в силу так и не вступила. В 1974 г. была заключена Афинская конвенция о пе-



ФОТО: СЕРГЕЙ ТОРНИН

ревозке морем пассажиров и их багажа (далее Афинская конвенция), в основу которой были приняты положения конвенций 1961 и 1967 г. Позже в содержание Афинской конвенции неоднократно вносились изменения. Протоколы 1976, 1990 и 2002 гг. были направлены на усовершенствование тех или иных положений Афинской конвенции. При этом страна, изъявившая желание участвовать в Афинской конвенции, могла присоединиться к этому соглашению в первоначальной редакции или в редакции одного из протоколов. Следует отметить, что протоколы к Афинской конвенции различаются по содержанию. Основная цель протоколов 1976 и 1990 гг. – изменение пределов ответственности перевозчика перед пассажиром, а кардинальное переосмысление положений Афинской конвенции было обеспечено Протоколом 2002 г., вступившим в силу 23 апреля 2014 г. [2].

Российская Федерация участвует в Афинской конвенции в редакции Протокола 1976 г. В структуре Кодекса торгового мореплавания (КТМ) РФ 1999 г. продублирован ряд положений Афинской конвенции [3]. В связи с этим вызывает интерес соотношение норм КТМ РФ 1999 г. и Протокола 2002 г. по таким наиболее важным критериям, как изменение пределов ответственности перевозчика, перераспределение бремени доказывания, установление обязательного страхования [4].

Изменение пределов ответственности перевозчика перед пассажиром

В сравнении с нормами Афинской конвенции в редакции Протокола 1976 г. предельный размер возмещения за вред, причиненный жизни и здоровью, увеличился с 46 666 до 400 000 расчетных единиц (далее SDR)¹, за ущерб каютному багажу – с 833 до 2 250, за повреждение автомобиля и всего перевозимого на нем – с 3 333 до 12 700, а за весь остальной багаж – с 1 200 до 3 375 SDR.

Кроме того, Протоколом 2002 г. установлен предел возмещения по каждому конкретному инциденту за все время перевозки, а не относительно перевозчика в целом.

Согласно п. 1 ст. 197 КТМ РФ, правила российского морского закона о перевозке пассажиров, регулирующие вопросы причинения вреда жизни и здоровью, применяются только в международной перевозке и только тогда, когда пассажир и перевозчик не являются резидентами РФ. Если же пассажир и перевозчик – организация или гражданин РФ, то применяются правила международного договора (п. 2 ст. 197 КТМ РФ), т. е. Афинской конвенции (для РФ в редакции Протокола 1976 г.). Если КТМ РФ или договор морской перевозки пассажира не предусматривает больший размер возмещения вреда, чем установленный международным договором, то возмещение вреда жизни и здоровью пассажира определяется в соответствии с гражданским законодательством РФ, т. е. без обращения к пределам ответственности.

Представляется, что приведенный случай отказа от использования пределов ответственности следует отнести к недостаткам российского законодательства. Такой подход явно направлен на защиту интересов пассажиров как более слабой стороны договора. Вместе с тем нельзя забывать, что любое правовое регулирование интересов в сфере частного права видит своей задачей, в частности, достижение баланса интересов сторон. Многие транспортные международные соглашения (например, Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заключенная в Монреале в 1999 г.) содержат положения об ограничении ответственности перевозчика. Такого рода ограничение имеет давние корни. В XVII в. Гуго Гроций писал о недопустимости ответственности в неограниченном объеме нанимателей судов за действия капитанов, так как это может негативно сказаться на интересах торговли [5]. Обусловлено это тем, что в случае гибели судна создается рискованная ситуация неполной выплаты возмещения пострадавшим пассажирам. Важно понимать, что такое положение дел ущербно как для перевозчика (может повлечь несостоятельность), так и для пассажиров (затруднения в удовлетворении требований). Но сама природа ограничения ответственности

позволяет устанавливать меньшую стоимость билета, если в нее не включать сумму возможно взыскиваемых убытков, а это тоже стимул развития перевозок.

Относительно пределов ответственности, применимых в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира, когда ни перевозчик, ни пассажир не являются организацией или гражданином РФ, необходимо обратиться к ст. 190 КТМ РФ 1999 г. В КТМ РФ установлены следующие размеры возмещения: вред, причиненный жизни и здоровью пассажира – 175 000 SDR; повреждение или гибель каютного багажа – 1800 на пассажира; автомашины, в том числе багажа, перевозимого в ней или на ней, – 10 000; повреждение остального багажа – 2700 SDR. Указанные пределы ответственности применимы к перевозке в целом.

Нетрудно заметить, что пределы ответственности, обозначенные в Афинской конвенции в редакции 1976 г., в число участников которой входит и наша страна, отличаются от размеров возмещения, установленных в морском законе России, и соответствуют Протоколу 1990 г. (который, впрочем, в силу не вступил). Фактически это приводит к тому, что в нашей стране складывается один механизм правового регулирования для иностранцев и другой – для граждан РФ. Такой подход, не способствующий единообразному пониманию норм международной перевозки пассажиров и их багажа, нуждается в унификации.

Изменение подхода к обязанности доказывания

Изначально Афинской конвенцией предусматривалось, что причиненный вред пассажиру возмещался перевозчику лишь при наличии вины последнего. Бремя доказывания того, что происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки, как и бремя доказывания размера ущерба, возлагалось на истца. Вина перевозчика предполагалась, поскольку не доказано противоположное, если смерть или телесные повреждения пассажира, утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром либо недостатками судна. В отношении утраты или повреждения иного багажа такая вина или небрежность предполагалась, поскольку не до-

¹ В 1969 г. Международным валютным фондом (МВФ) была введена искусственная валютная единица – специальные права заимствования (СПЗ – special drawing rights, SDR). Применяется в качестве единицы расчетов между странами – членами МВФ и некоторыми другими международными организациями. В настоящее время СПЗ рассчитывается из четырех валют: доллара, евро, йены, фунта стерлингов. Так, 1 СПЗ составляет приблизительно 0,66 долларов США. Афинская конвенция впервые начала применять СПЗ именно в редакции Протокола 1976 г.



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

казано противоположное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение багажа. Во всех других случаях бремя доказывания вины или небрежности лежит на истце [6]. Протоколом 2002 г. указанная позиция была полностью пересмотрена.

Так, статьей 4 этого документа предусмотрена ответственность перевозчика за вред, причиненный пассажиру и его багажу при судовом инциденте, до тех пор, пока не будет доказано, что вред был причинен третьими лицами или чрезвычайными обстоятельствами, будь то война, восстание, природный катаклизм. При этом понятие «судовой инцидент» новое и охватывает не только известные в первой редакции Афинской конвенции кораблекрушение, переворачивание, столкновение судов, пожар на судне, посадку на мель, но и дефекты судна. Последние включают в себя: неисправность; недостатки техники безопасности, правил спасения, эвакуации, посадки и высадки пассажиров; нарушение правил движения, управления, навигации, швартовки, прибытия или отбытия от причала, якорной стоянки, а равно восстановительных работ после затопления судна, запуска спасательных средств. Вопрос об ответственности перевозчика изменился кардинально: перевозчик несет ответственность пе-

ред пассажиром вне зависимости от вины при судовом инциденте.

На пассажира ложится бремя доказывания того, что происшествие произошло во время перевозки, и размера причиненного ущерба.

Между тем, согласно Протоколу 2002 г. [6], новый подход об обязанности доказывания имеет ряд исключений:

- ответственность перевозчика за гибель или повреждение каютного багажа может быть обусловлена только лишь его виновными действиями, однако в случае судового инцидента такая вина презюмируется;

- если ущерб жизни и здоровью пассажира превысит 250 000 SDR, перевозчик несет ответственность в пределах 400 000 SDR, но лишь постольку, поскольку он не докажет отсутствия своей вины.

Наряду с происшествиями, причиной которых стал судовый инцидент, перевозчик отвечает за вред, причиненный в результате иных действий. При несудовом инциденте перевозчик несет ответственность перед пассажиром лишь за свои виновные действия, когда вред его здоровью или жизни был причинен в результате происшествия, непосредственно не связанного с судоходной деятельностью. Подобные

происшествия были названы гостиничными [7]. Указанная интерпретация вполне обоснована и вызвана сходством правоотношений, возникающих во время отдыха туристов (например, в гостинице или ресторане) и пассажиров на корабле. Такое разграничение не может не найти признания. Действительно, перевозчик не должен нести более высокую ответственность, чем, например, компания, владеющая отелем, в идентичных правоотношениях. В то же время Протокол 2002 г. не создает специальных лимитов для этой категории происшествий по сравнению с судовыми инцидентами, что обеспечивает баланс интересов сторон.

Российский морской закон в вопросе бремени доказывания фактически повторяет первую редакцию Афинской конвенции, т. е. перевозчик несет ответственность только при наличии его вины, которую должен доказать пассажир, кроме случаев, когда вина перевозчика предполагается.

Положения Протокола 2002 г. видятся более перспективными для их восприятия российским правом. Разграничение происшествий на судовые и гостиничные демонстрирует современные тенденции развития пассажирского судоходства, когда судно немногим отличается от гостиницы. В связи с этим

представляется вполне оправданным, что перевозчик, будучи профессионалом в своей области, отвечает за судовой инцидент вне зависимости от вины (за упомянутыми исключениями). И напротив, видится справедливым ответственность перевозчика за его виновные действия в гостиничном инциденте. Двухуровневая планка ответственности перевозчика (250 000 и 400 000 SDR) позволяет, с одной стороны, обеспечивать высокий уровень возмещения для пассажира, а с другой – устанавливать промежуточный лимит выплат для перевозчика, не допуская чрезмерной нагрузки в отсутствие его вины.

Обязательное страхование ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира

Согласно статье 5 Протокола 2002 г. на перевозчика возлагалась обязанность страховать ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров в размере не меньше 250 000 SDR или применять другое финансовое обеспечение (например, банковскую гарантию) на эту же сумму. Такая обязанность предусмотрена данной статьей и возлагается на перевозчика, поскольку судно, предназначенное для перевозки более 12 человек, зарегистрировано в договариваемом государстве, направляется в это государство или отплывает из него. Соблюдение этой обязанности подтверждается страховым свидетельством, в котором отображаются основные сведения о перевозчике. Наряду со статьей 5 содержание этого документа определяется типовой формой (приложением к Протоколу 2002 г.), которой должно соответствовать свидетельство [8].

Страхование ответственности перевозчика выступает наиболее эффективным способом обеспечения обязательств по возмещению вреда, причиненного в ходе судоходной деятельности, так как позволяет пассажиру напрямую обращаться с требованиями к страховщику.

Российское транспортное право сохраняет институт обязательного страхования ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, багажа пассажиров. Эти отношения регулируются Федеральным законом от 14.06.2012 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности

перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». Национальный законодатель аналогично Протоколу 2002 г. установил минимальные размеры страхования ответственности перевозчика (правда, они значительно скромнее): 2 025 000 рублей за гибель пассажира, 2 000 000 рублей за причинение вреда здоровью и 23 000 рублей за гибель имущества.

Таким образом, вследствие нововведений, внесенных Протоколом 2002 г., кардинально пересмотрено существующее международно-правовое регулирование морской перевозки пассажиров и багажа. Между тем о применении норм Протокола 2002 г. в российском праве нельзя говорить однозначно.

Установление пределов ответственности перевозчика – необходимое условие баланса интересов перевозчика и пассажира. Пределы, предложенные Протоколом, трудно назвать применимыми в РФ, поэтому лимиты возмещения должны определяться законодателем с учетом уровня цен в стране. Перспективным видится также разграничение случаев причинения вреда пассажиру на связанные с судоходством и не связанные с ним. Такая дифференциация в полной мере отражает сущность отношений в сфере морской перевозки пассажиров с учетом развития морских круизов.

В российском законодательстве предусмотрено положение, устанавливающее обязательное страхование ответственности перевозчика. Идея установления в РФ минимального размера финансового обеспечения 250 000 SDR видится сомнительной; не все страховщики готовы исполнять такие обязательства, а кроме того, указанный минимум обернется существенным повышением цены перевозки. ■

Литература

1. The 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and the 2002 Protocol. A study concerning the Shipowner's right to Limitation of Liability [материал подготовлен под руководством Hans Jacob Bull]. URL: [%2F10852%2F20434%2FAthensxConventionandxthex2002xProtocolx--xAxStudyxonxLiabilityxLimitation.pdf%3Fsequence%3D1&ei=uCEWVfVPx6Q8hKiBGA&usq=AFQjCNFQHVBQHQHGMSSn_p7TOWCnyB1qDQ&cad=rjt \(дата обращения 28.03.2015\).](https://www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=https%3A%2F%2Fwww.duo.uio.no%2Fbitstream%2Fhandle-

</div>
<div data-bbox=)

2. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL) [официальный сайт ИМО] URL: [http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/athens-convention-relating-to-the-carriage-of-passengers-and-their-luggage-by-sea-\(pal\).aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/athens-convention-relating-to-the-carriage-of-passengers-and-their-luggage-by-sea-(pal).aspx) (дата обращения 24.2.2015).
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ в ред. 31 декабря 2014 г. [СПС Консультант Плюс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_173307/ (дата обращения 1.3.2015).
4. Protocol of the 2002 to the Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 URL: <http://www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.transportrecht.org%2Fdokumente%2FAthenProt2002e.pdf&ei=dMYXVcjOlsHsO7DRgJgE&usq=AFQjCNFVW7n-d8ZG9bstYFCalinRDkw3Fw&bvm=bv.89381419,d.bGQ&cad=rjt> (дата обращения 24.02.2015).
5. Norman A. Martínez Gutiérrez. Limitation Of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship Between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes. Routledge, 2010. P. 6.
6. Ерпылева Н. Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права // Адвокат. 2003. № 2. С. 35.
7. Testa D. Liability and insurance for the carriage of passengers by sea under regulation 392/2009: providing a lifeline to the cruise industry and insuring proper compensation for the passengers in the event of accidents// Elsa Malta Review. 3-th ed. 2013. P. 145.
8. Jasenko M. Rights of passengers carried by sea in the the case of accidents URL: http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/Marin.pdf (дата обращения 24.02.2015).