



**ГААГСКИЕ, ГААГСКО-ВИСБИЙСКИЕ,  
ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА, АФИНСКАЯ И  
ЛОНДОНСКАЯ КОНВЕНЦИИ.**

**Мещерякова**

**Сорокина**

перевозчик несет ответственность за доверенный груз в «разумных пределах»;

перевозчик при определенных условиях освобождается от ответственности (форс-мажорные обстоятельства);

нет причин для освобождения перевозчика от ответственности, есть только финансовые ограничения.

В практике морских перевозок применяются условия международных конвенций:

Гаагские правила, принятые в 1924 г. в Брюсселе;

Гаагские правила Висби, подписанные в 1966 г.;

Гамбургские правила, принятые в 1978 г. в Гамбурге,



## ГААГСКИЕ ПРАВИЛА —

основные положения, определяющие объем ответственности судовладельца при перевозке грузов по коносаментам, были выработаны Международной ассоциацией юристов и рассмотрены на конференции в Гааге в 1921 г. (отсюда и название — Гаагские правила). После внесения изменений Гаагские правила были окончательно приняты и вошли в Международную конвенцию об унификации некоторых правил о коносаментах, подписанную в 1924 г. в Брюсселе (Брюссельская конвенция 1924 г.).



- Гаагские правила регламентируют ответственность за' ущерб, нанесенный грузам, перевозимым по морю, в соответствии с коносаментом. Эти правила отражены в Международном соглашении об объединении правил, касающихся коносаментов. Гаагские правила регулируют экспортные перевозки из страны, подписавшей условия данной конвенции. Эти правила не действуют в тех случаях, когда коносамент составлен на особых условиях, в этих случаях применяется национальное законодательство или правилами Висби.



Гаагские правила имеют целью обеспечить единообразное толкование условий коносаментов в международных морских перевозках и гармонизацию интересов судовладельцев, грузоотправителей и морских страховщиков (в процессе перевозки они не всегда совпадают).

В соответствии с правовыми нормами Гаагских правил, перевозчик обязан проявить должную заботливость, чтобы сделать судно мореходным, снарядить и снабдить его всем необходимым; надлежащим образом укомплектовать экипаж; обеспечить пригодность грузовых помещений для приема, перевозки и сохранности груза.



Гаагские правила предусматривают:

условия перевозки груза, за исключением животных, экспериментальных грузов, личного имущества и груза на палубе;

ответственность перевозчика за мореходность судна, за груз во время плавания. Ответственность перевозчика распространяется на убытки в результате грубой неосторожности членов экипажа.

ответственность ограничена в Великобритании — 100 ф.ст., в США — 500 долл. за одно место.





□ Согласно Гаагским правилам, перевозчик освобождается от ответственности за потери или убытки, явившиеся результатом действия непреодолимой силы, карантинных ограничений, военных действий, восстания, гражданских волнений, скрытых пороков груза, небрежности и упущений капитана, членов экипажа судна в сопровождении или управлении судном, а также иных причин, если последние не вызваны недостатком должной заботливости со стороны перевозчика.



## ГААГСКО-ВИСБИЙСКИЕ ПРАВИЛА

- Ряд поправок и изменений в Гаагские правила был внесен в 1968 г., после чего они получили название Гаагско-Висбийских правил. Кроме того, в уточненном варианте Гаагско-Висбийские правила вошли в Гамбургские правила, т. е. Конвенция ООН о перевозке грузов морем (1978 г.). Данная Конвенция ООН вошла в законную силу с ноября 1992 г. и является обязательной к применению всеми участниками договора морской перевозки грузов.



# ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА

в соответствии с Конвенцией ООН по вопросу перевозки грузов 1978 г., были определены в интересах собственника перевозимого груза, а не в интересах перевозчика, как это имеет место в Гагских и Гагско-Висбийских правилах. При этом Гамбургские правила не ограничивают ответственность перевозчика, а накладывают на него довольно суровые требования.

С точки зрения права, они вводят презумпцию виновности {presumed fait) перевозчика. Это означает, что перевозчик заранее обвиняется за причинение ущерба без предварительного выявления источника этого ущерба и его причины.

Единственным фактором защиты при использовании Гамбургских правил является документальное доказательство того, что перевозчик, его агент или представитель предпринимали все возможные шаги в целях предупреждения ущерба (в форме повреждения или гибели груза, принятого к морской перевозке).

Объем ответственности перевозчика по Гамбургским правилам немного шире, чем по Гагским или Гагско-Висбийским правилам. В случае судебного разбирательства по заявленной претензии грузовладельца процесс может иметь затяжные формы, поскольку основан на Гамбургских правилах договора морской перевозки грузов. Значительно легче эти вопросы решаются, если договор морской перевозки грузов основан на Гагско-Висбийских правилах.

Гамбургские правила ратифицированы 21 страной- Они вошли в силу в ноябре 1992 г. Существует определенная угроза их применения среди таких крупных морских стран, как Чили, Египет, Гвинея, Кения, Марокко, Нигерия, Румыния, Сенегал, Танзания, Тунис, Уганда и Замбия.



ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ВЕРОЯТНОСТЬ ТОГО, ЧТО ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА ВСЕ- ТАКИ БУДУТ ПРИМЕНЕНЫ В ОТНОШЕНИИ СУДОВАДЕЛЬЦА, СУЩЕСТВУЕТ В СЛЕДУЮЩИХ СЛУЧАЯХ, КОГДА:

- порт погрузки находится в стране, которая ратифицировала Конвенцию ООН (1978 г.);
- коносамент был выдан в стране-участнице отмеченной выше конвенции;
- договор морской перевозки груза основан на правовых нормах Гамбургских правил, либо национальное законодательство страны, к которой относится лицо, распоряжающееся грузом, обязывает к применению именно Гамбургских правил;
- порт выгрузки находится в стране, которая ратифицировала отмеченную выше конвенцию.



Гамбургские правила не ратифицированы крупнейшими морскими державами, такими как Великобритания, Германия, Швеция, Норвегия, США. Они практически не вступили в силу, поскольку находятся в определенном противоречии с действующими Гаагскими правилами.

Перечисленные конвенции предусматривают ответственность перевозчика за ущерб, нанесенный грузу (материальный ущерб).

Наряду с ответственностью за сохранность груза перевозчик несет ответственность за физический ущерб: телесные повреждения и смерть пассажиров и служащих.

Ограничение ответственности по таким рискам предусматриваются

Афинской

Лондонской  
конвенциями.



Афинская конвенция устанавливает лимит ответственности по телесным повреждениям. Она была принята в 1929 г. для ограничения ответственности в авиаперевозках. Затем эти условия стали распространяться и на другие виды перевозок.

За смерть или телесное повреждение перевозчик несет финансовую ответственность в размере 700 тыс. золотых франков за одного пассажира. Если владелец проводит свои основные операции в Великобритании, то ответственность увеличивается до 1525 тыс. золотых франков. Установление такого лимита ответственности стимулирует перевозчика к приобретению страховой защиты. По условиям конвенции предлагается создать гарантийный фонд адекватно осуществляемому обороту.



Во многих морских странах (Великобритания, Франция и др.) при получении лицензии на перевозку пассажиров судовладелец должен доказать свою платежеспособность (свои финансовые возможности) в соответствии с предполагаемым объемом деятельности. Лицензирующий орган обращает внимание на достаточность денег для

покупки страховой защиты или для оплаты возможных претензий из собственных фондов. Крупные перевозчики могут позволить себе не иметь страхового обеспечения. Начинающие перевозчики обязаны приобрести страховые гарантии.

По условиям Афинской конвенции пассажир должен доказать размер ущерба, который финансируется в пределах максимального покрытия — лимита ответственности.



# ЛОНДОНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ

- Лондонская конвенция была принята в 1974 г. Она устанавливает финансовые ограничения ответственности перевозчика. Введены два вида ограничений; перед пассажирами (другого судна) и в отношении груза (имущества). В отношении пассажиров данного судна действуют условия покрытия по Афинской конвенции. Для стран, не подписавших Афинскую конвенцию, устанавливается дополнительный лимит ответственности за гибель пассажиров.



# ЛОНДОНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ УСТАНОВЛЕНИЕ СЛЕДУЮЩИХ ЛИМИТОВ ОТВЕТСТВЕННОСТИ:

в связи со смертью или телесными повреждениями людей  
(за исключением пассажиров):

для судов, тоннаж которых не более 500 т, — 333 тыс.  
СДР, тоннаж которых превышает 500 т: за каждую тонну от  
501 до 3000 т - 500 СДР, от 3001 до 30 000 - 333, от 30  
001 до 70 000 т - 250 СДР;

в связи с другими ущербами: для судов, тоннаж которых не  
более 500 т — 167 тыс. СДР, с тоннажем более 500 т за  
каждую т от 501 - 30 000 т - 167 СДР, от 30 001 - 70 000 т  
- 125 СДР, более 70 000 т - 53 СДР.



- Неудовлетворенная претензия в связи с ущербом жизни и здоровью людей в первом варианте может быть решена одновременно с другим ущербом по второму варианту. Общий лимит ответственности определяется путем суммирования ответственности по двум фондам. Лондонская конвенция ратифицирована 26 странами.



СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПО ГРУЗАМ МОЖЕТ БЫТЬ ОФОРМЛЕНО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДОГОВОРОМ, ПРЕДМЕТОМ КОТОРОГО ЯВЛЯЕТСЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА В СЛУЧАЕ УЩЕРБА ИЛИ ГИБЕЛИ ТОВАРА. ГАРАНТИЯ НАЧИНАЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ С МОМЕНТА ПРИНЯТИЯ ГРУЗА НА БОРТ ДО МОМЕНТА ЕГО ДОСТАВКИ ДО МЕСТА НАЗНАЧЕНИЯ. УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ ПРЕДУСМАТРИВАЮТ УСТАНОВЛЕНИЕ ФРАНШИЗЫ. ИСКЛЮЧЕНИЯ СОСТАВЛЯЮТ РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С:

перевозкой груза без коносамента;

перевозкой животных (специальный договор);

переносом груза без ведома погрузчика;

перевозкой неразрешенных грузов (контрабанда);

военные, ядерные риски.

