

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОГРАНИЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Домнина О. А.

Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Из-за рисков судовладельцев получения значительных убытков, которые могут привести к их разорению, на водном транспорте существует институт ограничения ответственности. Это говорит об актуальности рассматриваемой темы. Целью данной работы является анализ состояния работы этого института и выявление проблем его функционирования. Для реализации указанной цели в исследовании были поставлены задачи: проанализировать законодательные документы, регламентирующие работу ограничения ответственности, показать эффект от ограничения ответственности и выявить проблемы правового регулирования.

В ходе выполнения исследования использовались методы поиска информации, анализа и сопоставления нормативных правовых актов, регламентирующих работу института ограничения ответственности на морском и речном транспорте.

В результате выполненных исследований были получены следующие результаты: были исследованы международные конвенции, ограничивающие ответственность в морском судоходстве. Все рассмотренные конвенции нашли отражение в гл. XXI Кодекса торгового мореплавания. Далее приведены примеры реальных ущербов и снижения ответственности судовладельцев в результате ограничения их ответственности. Сопоставление международных конвенций, Кодекса торгового мореплавания и Кодекса внутреннего водного транспорта позволило выявить: их соответствие в целом; деление убытков на две неравнозначные группы, связанные с жизнью и здоровьем людей и имущественные ущербы; значительные различия перечня оговариваемых рисков и размера ограничений в морском и речном судоходстве. После этого была изучена правовая база создания фонда ограничения ответственности, а также выявлены противоречия отдельных статей нормативных документов.

Таким образом, нормативные положения, регулирующие морские перевозки грузов, в целом соответствуют международному праву. Различия между международным и российским институтами ограничения ответственности касаются установленного размера предела ответственности. По вопросам создания фонда ограничения ответственности нормативные документы имеют пробелы и несогласованность, что требует их дальнейшего совершенствования.

Ключевые слова: морское право, ограничение ответственности, ущерб, морские перевозки, водный транспорт, правовое регулирование.

ANALYSIS OF THE STATE AND PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF LIMITATION OF LIABILITY IN WATER TRANSPORT

Domnina O.L.

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. Due to the risks of shipowners receiving significant losses that may lead to their ruin, or possible compensation for ships on water transport, there is an institution of limitation of liability. This indicates the relevance of the topic under consideration. The purpose of this work is to analyze the state of work of this institute and identify problems of its functioning. To achieve this goal, the study set tasks: to analyze the legislative documents regulating the work of limitation of liability, to show the effect of limitation of liability and to identify problems of legal regulation.

In the course of the study, methods of information retrieval, analysis and comparison of normative legal acts regulating the work of the institute of limitation of liability in maritime and river transport were used.

As a result of the research carried out, the following results were obtained: international conventions limiting liability in maritime navigation were investigated. All the conventions considered are reflected in Chapter XXI of the Code of Merchant Shipping. The following are examples of real damages and reduced liability of shipowners as a result of limitation of their liability. A comparison of international conventions, the Code of Merchant Shipping and the Code of Inland Waterway Transport revealed: their compliance in general; the division of losses into two unequal groups related to human life and health and property damage; significant differences in the list of specified risks and the size of restrictions in maritime and river navigation. After that, the legal basis for the creation of the liability limitation fund was studied and contradictions of individual articles of regulatory documents were identified.

Thus, the regulations governing the carriage of goods by sea generally comply with international law. The differences between international and Russian liability limitation institutions relate to the established size of the liability limit. Regarding the creation of a liability limitation fund, regulatory documents have gaps and inconsistencies, which requires their further improvement.

Keywords: maritime law, limitation of liability, damage, maritime transportation, water transport, legal regulation

Институт ограничения ответственности появился достаточно давно, связан со страхованием ответственности судовладельца. Его появление возникло в силу высоких рисков судовладельцев. По мере того как развивалось морское судоходство, риски только увеличивались, менялся и институт ограничения ответственности. Актуальность ограничения ответ-

ственности судовладельца связана с увеличением грузоподъемности морских судов и их стоимостью, ростом количества перевозимого ими груза и другими факторами. Аварии на морском транспорте часто сопровождаются ущербами третьим лицам, грузу, пассажирам, судну. Поэтому величина ущерба может достигать огромных значений. В результате судовла-

дельцу может оказаться не под силу их компенсировать. Отсюда и стремление судовладельцев отграничить свою ответственность [1, с. 5].

Значение термина ограничения ответственности заключается в том, что при осуществлении морских перевозок ответственность судовладельца, вытекающая из одного морского происшествия, по всем претензиям может быть ограничена определенной суммой вне зависимости от фактической величины понесенного ущерба [3, с. 62]. Это дает возможность судовладельцу спрогнозировать возможные последствия от аварии и обезопасить себя с помощью страхования ответственности судовладельца.

Основные правовые акты в сфере ограничения ответственности судовладельца – это различные международные конвенции, которые действуют в международной практике. Именно они взяты в основу разработанных гл. XXI Кодекса торгового мореплавания (КТМ) и ст. 121 Кодекса внутреннего водного транспорта (КВВТ) [2, с. 120].

И если КВВТ регламентирует ограничение ответственности на внутренних водных путях России и вопросов не вызывает, то КТМ должен соответствовать международным конвенциям. Если рассмотреть международное законодательство, то ограничения ответственности регламентируются следующими конвенциями.

Во-первых, это Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям (LLMC Convention) 1976 г.¹ С учетом протокола 1996 г. Российская Федерация является государством – стороной этой конвенции и обязана ее исполнять.

Статья 6 Конвенции предусматривает создание двух фондов: один по претензиям, связанным с жизнью и здоровьем; второй – для других претензий, кроме жизни и здоровья. В соответствии с последней редакцией ст. 7 (1) предел ответственности судовладельца за утрату жизни или телесных повреждений пассажиров судна составляет 175 000 специальных денежных единиц (СДР), умноженный на количество пассажиров, разрешенных к перевозке в соответствии с судовым сертификатом.

Во-вторых, это Конвенция об ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC)

от 1969 г. с учетом поправок 1992 г.² Конвенция CLC применяется исключительно к ущербу от загрязнения и к превентивным мерам в отношении стойкого нефтяного загрязнения с танкера. Ее ст. 3 налагает строгую ответственность на судовладельца в соответствии с CLC и Конвенцией о фонде 1992 г. (Российская Федерация также является государством-участником).

В-третьих, Бункерная конвенция³. Она была принята в 2001 г., и Российская Федерация является государством-участником. Конвенция используется применительно к ущербу загрязнения окружающей среды, причиненному бункерным маслом от любого морского судна и морского судна любого типа. В отличие от Конвенции CLC 1992 г. и Конвенции HNS, Конвенция о бункерах не создает отдельный (самостоятельный) режим ограничения. Поскольку Российская Федерация является государством – участником LLMC 1996 г., то ответственность за загрязнение бункерным маслом и нефтью ограничена в соответствии с ст. 6 (1) (b) этой Конвенции.

В-четвертых, это Конвенция об удалении затонувших судов⁴. Она была принята в 2007 г. Российская Федерация присоединилась к данной конвенции (действие Конвенции вступило в силу для России с 3 мая 2022 г.)⁵. Конвенция предусматривает удаление остатков крушения, которое представляет опасность в конвенционной зоне. Как и в Бункерной конвенции, ответственность за крушение и расходы на вывоз будут ограничены в соответствии со ст. 6 (1) (b) Конвенции о LLMC.

В-пятых, это Афинская конвенция⁶. Афинская конвенция была принята в 1974 г.,

² Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года (Конвенция об ответственности 1992 года) (с изменениями на 1 ноября 2003 года) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР. Вып. 31. М., 1977. Ст. 2313.

³ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом // Собрание законодательства РФ. 2009. № 21. Ст. 2498.

⁴ Международная конвенция об удалении затонувших судов // Собрание законодательства РФ. 2022. № 23. Ст. 3759.

⁵ О присоединении Российской Федерации к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года: постановление Правительства РФ от 09.07.2021 № 1151 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 20.03.2024)

⁶ Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года (с изм. на 01.11.2002) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 20.03.2024)

¹ Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (с изм. на 19.04.2012) // Собрание законодательства РФ. № 42. 2012. Ст. 5676.

дополнительно к ней был принят в 2002 г. протокол. Российская Федерация денонсировала Конвенцию 1974 г. и присоединилась к протоколу 2002 г. В соответствии со ст. 3 Афинская конвенция применяется к ущербу, понесенному в результате смерти или телесного повреждения пассажира и утраты или повреждения его багажа.

Все рассмотренные конвенции нашли отражение в гл. XXI КТМ. Примеры реальных ущербов и ограничение ответственности судовладельцев приведены в табл. 1.

Таблица 1
Примеры ограничений ответственности

Год аварии	Пример 1	Пример 2	Пример 3
	1999	2002	2007
Суано	ERIKA	PRESTIGE	VOL-GONEFT 139
Размер реального ущерба	388,9 mln EUR	402,3 mln EUR	11,8 mln GBR
Ограничение ответственности	12,8 mln EUR	22,8 mln EUR	3,7 mln GBR

Пределы ответственности по международным конвенциям и сопоставление их с КТМ и КВВТ приведены в табл. 2.

Таблица 2
Сравнение законодательства относительно ограничения ответственности в части пределов ответственности

Вид риска	КТМ ¹	КВВТ ²	Международные конвенции ³
Глобальное ограничение ответственности	1) По требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина: 3,02 миллиона расчетных единиц (РЕ) – для судна вместимостью не более чем 2000; для судна вместимостью более чем 2000 к сумме, указанной в абзаце втором настоящего подпункта, за каждую последующую единицу вместимости добавляется: от 2001 до 30 000 – 1208 РЕ; от 30 001 до 70 000 – 906 РЕ; свыше 70 000 – 604 РЕ [3]; 2) по любым другим требованиям: 1,51 миллиона расчетных единиц – для судна вместимостью не более чем 2 000; для судна вместимостью более чем 2 000 к сумме, указанной в абзаце втором настоящего подпункта, за каждую последующую единицу вместимости добавляется: от 2 001 до 30 000 – 604 расчетные единицы; от 30 001 до 70 000 – 453 расчетные единицы; свыше 70 000 – 302 расчетные единицы	Пределы ответственности по требованиям, возникшим из одного и того же происшествия, исчисляются следующим образом: 1) для судна вместимостью не более 2000 – пятьдесят миллионов рублей; 2) для судна вместимостью 2000 и более к сумме, указанной в подпункте 1 настоящего пункта, добавляется: за каждую единицу вместимости от 2001 до 4000 – пять тысяч рублей; за каждую единицу вместимости от 4001 до 6000 – четыре тысячи рублей; за каждую единицу вместимости свыше 6001 – три тысячи рублей	Статья 6 а) В отношении требований, вызванных смертью или телесным повреждением: 1) 2 миллиона РЕ – для судна вместимостью не более чем 2000; 2) для судна вместимостью более чем 2 000 к сумме в п. «1» за каждую тонну вместимости добавляется: от 2001 до 30 000 – 800 РЕ; от 30 001 до 70 000 – 600 РЕ; свыше 70 000 – 400 РЕ; б) по любым другим требованиям: 1) 1 миллион РЕ – для судна вместимостью не более чем 2000; 2) для судна вместимостью более чем 2 000 к сумме в п. «1», за каждую последующую единицу вместимости добавляется: от 2001 до 30 000 – 400 РЕ; от 30 001 до 70 000 – 300 РЕ; свыше 70 000 – 200 РЕ

¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

² Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

³ International Maritime Organization URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx) (дата обращения: 20.03.2024)

Из представленных в табл. 2 данных видно, что:

- пределы ответственности, установленные в международных конвенциях и в законодательных актах РФ, отличаются незначительно;
- в ограничении ответственности все убытки можно разделить на две группы: связанные с жизнью и здоровьем людей и не связанные с ними;
- лимиты ответственности за жизнь и здоровье людей значительно выше лимитов, не связанных с жизнью и здоровьем;
- пределы ответственности существенно отличаются для внутреннего (КВТ) и морского (КТМ) судоходства.

Кроме того, есть еще одно отличие КТМ и Конвенции LLMC. Так, в КТМ отсутствует понятие иска к судну. Его отсутствие в КТМ можно объяснить тем, что российское законодательство в отличие от английского права не разделяет иски на *in rem* (к самому судну) и иски *in personam* (к судовладельцам).

Помимо самого ограничения ответственности представляется интересным рассмотрение вопроса правовой базы создания фонда ограничения ответственности. В частности, законодательством установлено, что любое арестованное имущество (например, судно), принадлежащее лицу, создавшему фонд, может решением суда быть освобождено от ареста. Тогда лицо, имеющее требование к судовладельцу, может предъявить свое требование вместо судовладельца к фонду. Согласно ст. 10 Конвенции LLMC, вопрос об обязательности или необязательности его создания решается национальным законодательством.

Роль национального законодательства, принимающего решение об обязательности или необязательности создания такого фонда, выполняет КТМ. Но в то же время КТМ содержит взаимоисключающие сведения относительно обязательности создания фонда. Эти противоречия сведем в табл. 3.

Таблица 3

Сравнение отдельных статей законодательства, оговаривающих наличие обязательного характера создания фонда ограничения ответственности¹

Статьи, прописывающие необязательность создания фонда	Статьи, прописывающие обязательность создания фонда
<p>Статья 363 КТМ: «Лицо, на которое может быть возложена ответственность, может создать (здесь и далее в таблице выделено нами. – О. Д.) фонд ограничения ответственности в суде или арбитражном суде, в которых к нему предъявлен иск по требованию, по которому ответственность данного лица может быть ограничена».</p> <p>Статья 362 КТМ: «Судовладелец и спасатель вправе ограничить свою ответственность в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, без создания фонда ограничения ответственности, предусмотренного статьей 363 настоящего Кодекса»</p>	<p>Статья 322 КТМ: «В целях ограничения своей ответственности за ущерб от загрязнения в соответствии со статьей 320 настоящего Кодекса собственник судна должен создать фонд ограничения ответственности на общую сумму, равную...».</p> <p>Статья 333 КТМ: «В целях ограничения своей ответственности в соответствии со статьей 331 настоящего Кодекса собственник судна должен создать фонд ограничения ответственности на общую сумму...».</p> <p>Статья 94 АПК РФ: «Арбитражный суд, допуская обеспечение иска, по ходатайству ответчика может потребовать от обратившегося с заявлением об обеспечении иска лица или предложить ему по собственной инициативе предоставить обеспечение возмещения возможных для ответчика убытков (встречное обеспечение) путем...»</p>

¹ Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.01.2024) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 30. Ст. 3012.

Таким образом, положения, регулирующие морские перевозки грузов, в целом соответствуют международному праву. Различия между международным и российским институтами ограничения ответственности касаются установленного размера верхнего предела ответственности.

Если коснуться вопроса создания фонда ограничения ответственности, то здесь наблюдаются законодательные пробелы, что говорит о необходимости более детальной проработки вопросов ограничения ответственности как с созданием фонда ограничения ответственности, так и без него.

Список литературы

1. Домнина О. Л. Анализ состояния и актуальные направления развития страхования водного транспорта России // Страхование дело. 2014. № 6 (255). С. 3–10.

2. Домнина О. Л. Анализ безопасности внутреннего водного транспорта и законодательных мер, направленных на ее повышение // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2012. № 33. С. 114–121.

3. Скаримов А. С. Ограничение ответственности по морским требованиям в гражданском праве КНР // Право и политика. 2021. № 7. С. 59–71.

Домнина Ольга Леонидовна – кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры логистики и маркетинга, Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия, o-domnina@yandex.ru

Domnina Olga Leonidovna – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Logistics and Marketing, Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia, o-domnina@yandex.ru