ВВЕДЕНИЕ

Транспортные обязательства являются важной составляющей системы обязательств по оказанию гражданско-правовых услуг. Обязательства по оказанию услуг, которые непосредственно влияют на осуществление транспортного процесса на различных его стадиях, – это обязательства в области транспортной деятельности по перемещению материальных ценностей, пассажиров, их багажа, экспедиционного обслуживания, буксировки судов и плотов, объединяемые общей сферой хозяйственной деятельности и особенностями ее организации.

Актуальность моей работы состоит в том, что договор морской перевозки пассажиров – один из своеобразных сложных и представляющих интерес для юристов видов транспортного договора, отражающих специфику и обычаи отношений, связанных с морским торговым мореплаванием. Именно в морских перевозках чаще применяются обычаи делового оборота, которые применяются наравне с самим договором.

Цель работы – на основе действующего законодательства дать характеристику особенностям договора перевозки пассажиров и багажа морским транспортом, а также его практическое применение.

Задачами работы являются:

-определить правовые основы перевозки пассажиров и багажа морским транспортом;

-дать характеристику договору перевозки пассажиров и багажа морским транспортом;

- определить особенности данного договора, его изменение и прекращение.

- установить ответственность за нарушение обязательств перевозки пассажиров и багажа морским транспортом, в частности ответственность перевозчика.

Предмет исследования – нормы действующего законодательства, касающиеся перевозки пассажиров и багажа морским транспортом.

Объект исследования – общественные отношения, возникающие в процессе осуществления перевозки пассажиров и багажа морским транспортом.

Основными нормативными актами, которые я рассмотрела в процессе создания моей работы являются: акты международного права, имеющие отношение к перевозке пассажиров и багажа морским транспортом, Гражданский кодекс РФ (глава 40 «Перевозка»), Кодекс торгового мореплавания РФ, и другие законы и подзаконные акты, связанные с перевозками пассажиров и грузов, а также материалы учебной, научной и методической литературы по заданной теме.

Данная работа состоит из двух частей.

1. анализ правовых основ перевозки пассажиров и багажа морским транспортом

2. изучение ответственности за нарушение обязательств перевозки пассажиров и багажа морским транспортом.

Данная работа, начинается с характеристики договора перевозки пассажиров и багажа морским транспортом, его предыстории и становлении в современном законодательстве. Также здесь идет упоминание об актах международного права, которые являются базовыми и применяются особенно тогда, когда перевозка осуществляется в иностранные государства.

Вторая часть моей работы посвящена непосредственно ответственности за нарушение обязательств перевозки пассажиров и багажа морским транспортом. Данная глава была выделена, в связи с тем, что здесь существуют свои нормы об ответственности, несколько отличные от норм предусмотренных ГК РФ, в частности это пределы ответственности перевозчика, особенности ответственности при утрате и повреждении ценностей. В конкретных актах устанавливаются свои пределы ответственности, ведь как гласит один из принципов транспортного права - ограниченность вины перевозчика.

1. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1. Договор перевозки пассажиров и багажа морским транспортом

Перевозки людей по воде относятся к наиболее древним видам путешествий с использованием транспортных средств. Первоначально это были деревянные плоты и лодки, которые в современном туризме скорее можно отнести к нетрадиционным видам транспорта. Развитие научно-технического прогресса привело к созданию громадных теплоходов  лайнеров, способных брать на борт десятки сотен пассажиров, перевозить их в комфортных условиях на большие расстояния, совершать кругосветные туры по морям и океанам и даже путешествовать среди льдов.

Перевозкам пассажиров морским транспортам посвящено достаточно большое количество исследований. Ими, в основном, занимались такие ученые, как М .М. Богуславский, М.И. Брагинский, В.А. Витрянский, В.О. Залесский, Г.А. Микрюкова, Т.Р. Короткий, А.Н.Шемякин, О.Н. Садиков, А.Л. Маковский и др. В основном, их учения посвящены изучению договора морской перевозки пассажиров.

Рассматривая договор морской перевозки пассажира, указанные авторы отмечают специфику транспортировки пассажиров морем, которая предопределяет и некоторые особенности правового регулирования складывающихся в связи с этим отношений. Характерными для перевозки пассажиров морем являются требования, предъявляемые к мореходности пассажирского судна, условиям перевозки пассажиров и их багажа, особенностям ответственности перевозчика по данному виду договора и другие.

При рассмотрении прав и обязанностей сторон по договору морской перевозки пассажира необходимо обратить особое внимание на обязанность перевозчика по приведению судна в мореходное состояние заблаговременно до начала рейса. Как отмечет А.Л. Маковский, перевозчик должен, прежде всего, обеспечить мореходное состояние судна, на котором должна совершиться перевозка пассажира[[1]](#footnote-1).

Большое внимание вышеуказанные авторы уделяют такой разновидности договора перевозки пассажиров морским транспортом, как договору морского круиза (Модин Н., Меликян М.)[[2]](#footnote-2).

В частности, дается определение морского круиза - это морское путешествие пассажира с целью отдыха, совершаемое, как правило, по замкнутому кольцу на одном и том же транспортном средстве. Морские круизы подразделяются на внутренние (между портами одного государства) и международные (между портами различных государств).

Пункт 3 ст. 177 КТМ РФ соответствует п. 4 ст. 1 Афинской конвен­ции, согласно которому в качестве пассажира рассматривается лицо, которое перевозится на судне по договору перевозки пассажира либо с согласия перевозчика в целях сопровождения автомашины или животных по договору мор­ской перевозки груза.

Правомерность нахождения гражданина на судне подтверждается предъявлением проездного билета или приравненного к нему документа. Безбилетный проезд не порождает договорных отношений, и лицо, не имеющее билета, не вправе требовать от перевозчика доставления его и его багажа в какой-либо из указанных им пунктов назначения, хотя бы и являющихся портами (пунктами) захода судна, предоставления места на судне и т. п. За проезд без билета налагается штраф, уплата которого не порождает договорных отношений между лицом, с которого взыскан штраф, и перевозчиком. Уплативший штраф должен приобрести билет на дальнейший проезд в пункт следования.

Правами пассажира пользуются также дети, правом на бесплатный провоз (или на провоз на иных льготных условиях) которых пользуется пассажир. В тех случаях, когда вместе с родителем едет ребенок без предоставления ему отдельного спального места, он считается совершающим поездку по договору, заключенному взрослым пассажиром для собственного проезда[[3]](#footnote-3).

Пассажир обязан соблюдать порядок, действующий на морском транспорте, правила пользования судами и пассажирскими помещениями и бережно отно­ситься к имуществу морского транспорта. Ущерб, нанесенный имуществу морского транспорта по вине пассажира, дол­жен быть возмещен. Пассажир, если его поведение на судне угрожает безопас­ности других пассажиров (туристов), экипажа, судовладельца, имущества и судна, может быть высажен в ближайшем порту захода судна без выплаты ему разницы в стоимости билета от места высадки до конечного порта, указанного в билете[[4]](#footnote-4).

В работах О. Н. Садикова анализируются различные аспекты международно-правового регулирования морского круиза, а также регулирования морского круиза по российскому законодательству, по законодательству некоторых иностранных государств. [[5]](#footnote-5)

Перевозки пассажиров и багажа морским транспортом регулируются документами международного и национального законодательства. При международных перевозках действуют международные договоры и конвенции, среди которых можно выделить Афинскую «Конвенцию о перевозке морем пассажиров и багажа», принятую в 1974 г. СССР присоединился к этой Конвенции в 1983 г. Российская Федерация как правопреемница Советского Союза является участником этого соглашения[[6]](#footnote-6). Конвенция распространяется на все суда (кроме судов на воздушной подушке) и применяется к любой международной перевозке, если судно плавает под флагом государства, которое является стороной Конвенции или зарегистрировано в таком государстве; если договор перевозки заключен в этом государстве или если оно является местом отправления или назначения судна. В то же время Конвенция не применяется в том случае, если пассажир является гражданином России и следует на судне по договору с российским перевозчиком. В Афинской Конвенции предусмотрена ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, а также в результате утраты или повреждения багажа. В соответствии с данным документом имущественная ответственность перевозчика составляет 700 000 швейцарских франков за вред, причиненный здоровью пассажира; 12 500 швейцарских франков за ручную кладь; 50 000 швейцарских франков за транспортное средство; 18 000 швейцарских франков на пассажира в отношении других предметов багажа.

Одной из международных организаций, занимающихся вопросами морского судоходства, является международная морская организация IMO (International Maritime Organization), созданная в 1958 г. Она разрабатывает международные акты в области морских перевозок,в том числе, связанные с безопасностью мореплавания и с защитой морской среды от загрязнения. В результате деятельности этой организации был подписан ряд конвенций, регулирующих международные морские перевозки: «Международная Конвенция об охране человеческой жизни на море» (1974); «Международная Конвенция об унификации некоторых правил перевозки морем багажа и пассажиров» (1967); «Международная Конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем» (1981); «Международная Конвенция о поиске и спасении на море» (1979); «Конвенция о предотвращении загрязнения моря сбросом отходов и других материалов» (1972) и другие.
При морских перевозках в территориальных водах Российской Федерации, в водах открытого моря и при заходе российских судов в иностранные морские порты действует правовой документ национального законодательства«Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (КТМ РФ), вступивший в силу с 1 мая 1999 г. Этот документ регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания, под которым понимается «деятельность, связанная с использованием судов для: перевозок грузов, пассажиров и их багажа; промысла водных биологических ресурсов; разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманской и ледокольной проводки; поисковых, спасательных и буксирных операций; подъема затонувшего в море имущества; гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ; санитарного, карантинного и другого контроля; защиты и сохранения морской среды; проведения морских научных исследований; учебных, спортивных и культурных целей; иных целей» [[7]](#footnote-7).

Договор морской перевозки пассажира определяет статья 177 девятой главы КТМ РФ, в соответствии с данной статьей перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату, при сдаче багажа и плату за провоз багажа.

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого заключен такой договор, независимо от того, осуществляется перевозка пассажира перевозчиком или фактиче­ским перевозчиком.

Фактическим перевозчиком является иное, чем перевозчик, лицо, которое, являясь собственником судна или использующим судно на ином законном осно­вании лицом, фактически осуществляет перевозку пассажира или ее часть.

Пассажиром является любое лицо, перевозка которого осуществляется на судне по договору морской перевозки пассажира либо с согласия перевозчи­ка в целях сопровождения автомашины или животных по договору морской перевозки груза.

Определение понятия дого­вора перевозки пассажира в КТМ РФ по своей сущности повторяет правило п. 1 ст. 786 ГК, это означает, что основные права и обязанности сторон по договору морской перевозки пас­сажира аналогичны правам и обязанностям сторон при перевозке пассажира другими видами транспорта. Наличие в названных случаях общих черт и боль­шого сходства договоров не исключает известной специфики, присущей пасса­жирской перевозке морем. При современном уровне развития транспортной сети деловые и бытовые перевозки эффективнее (с точки зрения скорости) совершать воздушным, железнодорожным либо автомобильным транспортом. Морские суда все чаще используются для выполнения туристических, прогулочных рейсов и превращения в «плавучий отель», выполняющий наряду с транспортной, имеющей целью перемещение пассажира из одного порта в дру­гой, также круизную функцию. Морские пассажирские суда нередко чередуют морские переходы с длительными стоянками в портовых пунктах. Услуги по транспортировке пассажира дополняются экскурсиями, культурноразвлека­тельными мероприятиями, предоставлением бытового обслуживания и повы­шенным сервисом мест проживания и развлечений на судне.

Субъектный состав договора морской перевозки пассажира представлен перевозчиком и пассажиром.

Термином «перевозчик» обозначается любое морское пароходство или порт, которым или от имени которого заключен договор перевозки. В роли перевозчика может также выступать как собственник судна, так и фрахтователь, арен­дующий судно с экипажем (тайм-чартерный владелец) или без экипажа (бербоут-чартер).

В отличие от железнодорожного транспорта, перевозки на котором выполняются государственным публичным перевозчиком, на морском транспорте перевозки осуществляются перевозчиками различных организационно-право­вых форм. Судовладелец, систематически, самостоятельно на свой риск зани­мающийся перевозочной деятельностью с целью извлечения прибыли, является предпринимателем и в таком качестве должен пройти необходимую регистра­цию в форме индивидуального предпринимателя или учредителя предприятия соответствующей организационно-правовой формы[[8]](#footnote-8).

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого заключен такой договор, независимо от того, осуществляется перевозка перевозчиком или фактическим перевозчи­ком. Из приведенного в п. 2 ст. 177 КТМ правила следует по крайней мере два признака, характерных для перевозчика: он должен быть обозначен в качест­ве стороны в документе, оформляющем отношения по перевозке, и осущест­влять перевозку на судне, принадлежащем ему на определенном правовом ти­туле (праве собственности, праве хозяйственного ведения) с использованием услуг экипажа.

Если судно не выбывает из владения собственника (иного законного владельца) так, как это происходит при тайм-чартерном фрахтовании, наряду с перевозчиком, указанным в перевозочном документе, пассажир может находить­ся в отношениях и с фактическим перевозчиком, фактически осуществляющим перевозку на всем пути следования или на каком-то его отрезке. Арендодатель в течение всего срока договора аренды транспортного средства с экипажем обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в аренду транспортного средст­ва, включая осуществление текущего и капитального ремонта и предоставление необходимых принадлежностей.

Пассажир - это лицо, состоящее в договорных отношениях с перевоз­чиком и указанное в качестве такового в билете или ином документе, подтвер­ждающем его право на проезд.

Круизные перевозки производятся обычно на судах, арендованных туристическими организациями на условиях, согласованных перевозчиком с туристической фирмой. Проезд участников круиза в этих случаях осуществляется по туристическим путевкам; находящееся на борту судна лицо может именоваться пассажиром, туристом, экскурсантом. Туристы и экскурсанты совершают экс­курсии по линии туристско-экскурсионных организаций, пользуясь услугами которых они вступают в отношения по перевозке с морским перевозчиком. Если туристско-экскурсионная организация оформляет отношения с перевозчи­ком от собственного имени, то для туриста и экскурсанта морской перевозчик может оказаться фактическим, а не договорным перевозчиком.

Заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.

Указание закона на билет и багажную квитанцию в значении способа удостоверения заключения договора морской перевозки пассажира позволяет сделать вывод о том, что договор перевозки пассажира заключается в письменной форме, ибо только письменная форма сделки требует в случае спора пред­ставления письменных доказательств.

В статье 179 КТМ РФ упоминаются билет пассажира и багажная кви­танция. Однако содержание этой статьи может быть истолковано распростра­нительно, поскольку проезд может быть осуществлен, например, туристом по путевке, по иным документам, дающим право на проезд, по льготным, детским или бесплатным билетам. Для организованных групп пассажиров, следующих в одном направлении, может быть выписан один билет (или один отдельный би­лет на каждую из групп пассажиров, следующих в каютах определенной кате­гории) с указанием фамилий и имен членов группы, следующих по этому билету.

В билете для проезда на судах каботажных линий указываются: фами­лия и инициалы пассажира, номер и серия паспорта или документа, его заме­няющего, порты отправления и назначения, дата и время отхода, название судна, номер каюты и места, стоимость проезда, дата выдачи билета, подпись кассира.

Оформление проездных документов на международных линиях произ­водится только при предъявлении документа, удостоверяющего личность пассажира. Прямой билет оформляется на русском и английском языках, обратный билет - на английском языке, помарки и исправления не допускаются. Билет всегда именной, содержащий примерно те же реквизиты, что и билет, используемый в каботаже. Если с пассажиром следует ребенок, указывается возраст ребенка. Выданный пассажиру билет не подлежит передаче другим лицам.

В зависимости от характера и назначения перевозок пассажиров могут быть выделены перевозки, осуществляемые транспортом общего пользования, когда согласно закону, иным правовым актам или выданному разрешению (ли­цензии) перевозчик обязан осуществить перевозку пассажира и его багажа по обращению любого гражданина или юридического лица (ст. 426, 789 ГК РФ). Перечни организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые транспортными перевозками общего пользования, публикуются в установленном порядке (п. 1 ст. 789 ГК РФ). Информация клиентуры по перевозке транспортом общего пользования должна публиковаться в сборниках правил перевозки (тарифах) и объявляться во всех пунктах отправления. Это обычно транспортные суда, работающие на линиях по расписанию[[9]](#footnote-9).

Регулярные пассажирские линии по видам сообщения подразделяются на:

а) внутренние (каботажные), связывающие между собой российские порты;

б) заграничные (международные), связывающие российские и иностранные порты;

в) местные, поддерживаемые судами портового пассажирского флота между пунктами, входящими в пределы территории, административно подчиненной городу (району);

г) пригородные, связывающие между собой портовые пункты, расположенные на территории, административно подчиненной городу (району).

Каботажные линии в зависимости от характера поездки и условий обслуживания могут быть:

а) транспортными;

б) транспортными скоростными, обслуживаемыми судами на подводных крыльях или на воздушной подушке;

в) паромными переправами;

г) с комплексным обслуживанием пассажиров.

На туристских (круизных) линиях и рейсах по перевозке организованных групп пассажиров суда работают на условиях специальных договоров (соглашений) по особому расписанию.

Под пассажиром понимается любое лицо, которое во исполнение дого­вора перевозки, заключенного им самим или от его имени, перевозится за плату или бесплатно в случаях, предусмотренных действующим законодательством[[10]](#footnote-10).

Пассажир - лицо, которое является стороной в договоре морской перевозки пассажира и имеет на основании этого договора право на проезд на данном морском судне. Поскольку заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется билетом (ст. 179 КТМ РФ), пассажиром является лицо, имеющее билет для проезда на морском судне или иной документ установленной формы, предоставляющий пассажиру право бесплатного проезда морем.

Пункт 3 ст. 177 КТМ РФ соответствует п. 4 ст. 1 Афинской конвен­ции, согласно которому в качестве пассажира рассматривается лицо, которое перевозится на судне по договору перевозки пассажира либо с согласия перевозчика в целях сопровождения автомашины или животных по договору мор­ской перевозки груза.

Правомерность нахождения гражданина на судне подтверждается предъявлением проездного билета или приравненного к нему документа. Безбилетный проезд не порождает договорных отношений, и лицо, не имеющее билета, не вправе требовать от перевозчика доставления его и его багажа в какой-либо из указанных им пунктов назначения, хотя бы и являющихся портами (пунктами) захода судна, предоставления места на судне и тому подобное. За проезд без билета налагается штраф, уплата которого не порождает договорных отношений между лицом, с которого взыскан штраф, и перевозчиком. Уплативший штраф должен приобрести билет на дальнейший проезд в пункт следования.

Правами пассажира пользуются также дети, правом на бесплатный провоз (или на провоз на иных льготных условиях) которых пользуется пассажир. В тех случаях, когда вместе с родителем едет ребенок без предоставления ему отдельного спального места, он считается совершающим поездку по договору, заключенному взрослым пассажиром для собственного проезда[[11]](#footnote-11).

Пассажир обязан соблюдать порядок, действующий на морском транспорте, правила пользования судами и пассажирскими помещениями и бережно отно­ситься к имуществу морского транспорта. Ущерб, нанесенный имуществу морского транспорта по вине пассажира, дол­жен быть возмещен. Пассажир, если его поведение на судне угрожает безопас­ности других пассажиров (туристов), экипажа, судовладельца, имущества и судна, может быть высажен в ближайшем порту захода судна без выплаты ему разницы в стоимости билета от места высадки до конечного порта, указанного в билете[[12]](#footnote-12).

Основной обязанностью перевозчика является обязанность доставить пассажира и сданный им багаж в пункт назначения.

Перевозчик обязан предоставить пассажиру указанное в билете место на судне. В случае непредоставления пассажиру места указанной в билете катего­рии пассажир вправе по своему выбору либо отказаться от поездки и считать Договор несостоявшимся, либо потребовать продления срока годности билета и предоставления права проезда следующим рейсом. При помещении пассажира с его согласия на нижеоплачиваемое место составляется акт, в соответствии с которым пассажиру должна быть выплачена разница в стоимости проезда.

Если по вине перевозчика пассажир не использует свое место согласно би­лету (например, при продаже двух билетов на одно место, при неисправности места, при замене судна и т. п.), пассажиру должно быть предоставлено при его согласии равноценное место или место более высокой категории без взимания разницы в стоимости проезда. Перевозчик должен обеспечить соблюдение объявленного расписания и за­ходы в указанные пункты в определенные сроки. В тех случаях, когда опозда­ние прихода судна в пункт пересадки повлечет за собой перерыв в поездке транзитного пассажира, срок годности билета должен быть продлен на все вре­мя его задержки до предоставления ему возможности продлить поездку.

По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется в слу­чае сдачи пассажиром багажа доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. Перевозка багажа во многом напоминает перевозку груза и отличается от последней тем, что осуществляется в связи с перевозкой пассажира при наличии у него билета. Багаж перевозится на том судне и тем рейсом, на которые куплен билет. Перевозка багажа на судах на подводных крыльях или воздушной подушке производится только при нали­чии специального багажного отделения.

Поскольку багаж перевозится на том же судне, на котором находится его владелец - пассажир, и на перевозочном документе пассажира делается отметка о сдаче багажа к перевозке, это позволяет сделать вывод о том, что перевозка багажа осуществляется по дополнительному (акцессорному) к договору перевозки пассажира обязательству, оформляемому выдачей багажной квитанции[[13]](#footnote-13).

Договор перевозки багажа, хотя и дополняет договор перевозки пассажира, но не охватывается его содержанием. Пассажир имеет право на провоз багажа, но этим правом он должен воспользоваться, заключив в дополнение к договору перевозки его самого еще один договор. При перевозке пассажира и его багажа заключается два договора, различных по своей юридической природе. Если договор перевозки пассажира - консенсуальный договор, для заключения которого достаточно одного соглашения, то договор перевозки багажа - реальный договор, признаваемый заключенным лишь в момент сдачи пассажиром соот­ветствующего имущества перевозчику.

Как договор перевозки пассажира, так и договор перевозки багажа являются возмездными. Провозная плата за багаж взимается при его отправлении.

Следует отметить, что различается багаж и каютный багаж.

Багажом является любой предмет или любая автомашина, перевозка которых осуществляется перевозчиком по договору морской перевозки пассажира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуще­ствляется по договору морской перевозки груза, либо животных.

Каютным багажом является багаж, который находится в каюте пасса­жира либо иным образом находится в его владении, под его охраной или кон­тролем. Каютный багаж включает в себя багаж, который пассажир имеет в своей автомашине или на ней, за исключением случаев применения правил, установленных статьей 182 и пунктами 2-5 статьи 190 КТМ[[14]](#footnote-14).

Определение багажа, содержащееся в ст. 180 КТМ, основано на п. 5 и 6 ст.1 Афинской конвенции. Основное отличие режимов перевозки багажа и каютного багажа состоит в том, что ответственность за сохранность багажа в течение всего периода перевозки несет перевозчик, а каютный багаж находится под охраной и контролем пассажира. Специфика каютного багажа состоит также в том, что пассажиру в пределах допускаемых норм разрешается перевозить в качестве каютного багажа такие предметы, которые по своим габаритам и свойствам без затруднения размещаются в пассажирских помещениях и не создают неудобств для других пассажиров. Запрещается перевозить каютным багажом вещи, которые могут повредить или загрязнить судно, вещи или одежду других пассажиров, зловонные, огнеопасные, легковоспламеняющиеся, взрыво­опасные, радиоактивные и другие опасные вещества и предметы.

Каютный багаж - это компактно упакованные и свободно размещаемые в каюте или на полках в общих местах вещи пассажира, перевозимые им при себе в пределах установленного количества. Провоз каютного багажа не требует заключения особого договора, кроме уже заключенного между сторонами договора морской перевозки пассажира. Если по условиям договора морской пере­возки пассажира осуществляется перевозка автомашины, то каютным считается также багаж, находящийся в автомашине или на ней.

Каютный багаж находится во владении пассажира и перевозится под его охраной и контролем. Однако при наличии вины на перевозчика может быть возложена ответственность за несохранность каютного багажа, проис­шедшую в период перевозки. Основания и пределы такой ответственности определяются договором перевозки пассажира, в рамках которого перевозился каютный багаж[[15]](#footnote-15).

В отличие от «каютного багажа» «багаж», если он сдается пассажиром, оформляется выдачей багажной квитанции и передается во владение перевозчика под его ответственность. Каждое место багажа должно быть подготовлено к перевозке исходя из требований обеспечения сохранности при хранении, по­грузке, транспортировании и выгрузке. Упакованные или неупакованные места должны иметь приспособления для их перевозки. Каждый сдаваемый в багаж предмет принимается отдельно. Пассажир может объявить его ценность - как общую для всех мест, так и каждого места в отдельности. Сумма объявленной ценности вносится в багажную квитанцию. В порту назначения багаж выдается пассажиру по предъявлении багажной квитанции.

Пассажир имеет право:

1.Перевозить с собой бесплатно, в заграничном сообщении - в соответствии с льготным тарифом одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

2.Перевозить с собой бесплатно каютный багаж в пределах установленной нормы.

За перевозку пассажира и его багажа взимается провозная плата, устанавливаемая соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами (п. 1 ст. 790 ГК РФ). Плата за перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в установленном порядке (п. 2 ст. 790 ГК РФ). Таким образом, установлен двоякий порядок определения провозной платы: по утвержденным тарифам на транспорте общего пользования и по соглашению сторон - по другим перевозкам. Оба порядка, сформированные в качестве общего положения, не исключают более детального их урегулирования в правилах работы су­дов на определенных линиях и направлениях.

Действующее в России законода­тельство о государственном регулировании цен (тарифов) предусматривает различный порядок установления провозных платежей в зависимости от вида транспорта и вида оказываемых им услуг. Пока на уровне Федерации нет единого закона о ценообразовании, а общее нормативное регулирование ценообра­зования (тарифов) складывается на уровне указов Президента и постановлений Правительства РФ.

Размер платы за проезд зависит от расстояния морской перевозки, вида плавания (каботажное, заграничное сообщение), от скорости доставки пассажира (по экспрессной, скорой или грузопассажирской линии), комфортабель­ности судна, а также от места, занимаемого пассажиром (в каютах I, II, III клас­сов и тому подобное).

Установление регулируемых цен, а также контроль за их исполнением осуществляют различные государственные органы исполнительной власти. Феде­ральным органом исполнительной власти, осуществляющим государственное регулирование установления и применения цен и контроля за ними является Минэкономики России, а также Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства. В субъектах Федерации аналогичные функции возложены на соответствующие комитеты (департаменты) экономики администрации. Другие федеральные органы исполнительной власти и органы субъектов Федерации исполняют функции по ценообразованию, ценоприменению и контролю за ценами в пределах их полномочий. Особая роль при этом принадлежит антимонопольным органам[[16]](#footnote-16).

К перевозкам пассажиров на судах, работающих на совместных с иностранными судовладельцами линиях, применяются тарифы этих линий.

При перевозке пассажиров и багажа применяются правила, тарифы и сборы, которые действуют в день приобретения билета и выдачи багажной кви­танции.

Оплата перевозки детей зависит от вида плавания (каботаж или заграничное сообщение) и возраста ребенка, который определяется на день начала перевоз­ки в начальном порту отправления, указанного в билете, на основании свиде­тельства о его рождении либо отметки в паспорте родителей.

Один ребенок до двух лет, если ему не предоставляется отдельное место, перевозится в каботажном плавании бесплатно. Об этом делается отметка в билете взрослого пассажира. На проезд детей в возрасте от 2 до 12 лет оформ­ляется билет, в соответствии с которым ребенку предоставляется отдельное место. В билеты детей, имеющих отдельное место, вписываются фамилия, имя, отчество пассажира, в сопровождении которого они следуют на судне. На практике в зависимости от категории места за проезд ребенка в возрасте от 2 до 12 лет взимается от 50 до 75 % стоимости проезда взрослого пассажира. За проезд ребенка старше 12 лет взимается плата как за проезд взрослого пассажира.

Пассажир имеет право на каждый полный или детский билет провозить каютный багаж, нормы которого определяются принятыми в установленном порядке правилами перевозки пассажиров и багажа транспортом общего пользо­вания либо правилами работы на линиях или договором при разовых или нере­гулярных рейсах.

Порядок и условия перевозки туристов в заграничных круизах определяются соответствующими положениями, предусмотренными договорами. При про­ведении круизных рейсов на судах, арендованных иностранными фирмами или российскими туристическими организациями, порядок и условия перевозки туристов устанавливаются отдельными соглашениями.

1.2. Расторжение и изменение договора перевозки

Момент покупки билета и начала рейса отделяются обычно друг от друга периодом, различным по своей продолжительности. За это время может произойти многое, что изменит планы и намерения пассажира. Закон предоставляет пассажиру право в любое время отказаться от договора морской перевозки. Поэтому отказ пассажира от договора морской перевозки может быть сделан либо в порту отправления до отхода судна, либо в промежуточном порту захода судна.

Отказ как способ расторжения договора морской перевозки пассажира предполагает совершение пассажиром действия, направленного на оформление этого отказа. Если пассажир, не отказавшись от договора, не появится на борту судна к началу рейса, за ним сохраняется право использовать оплаченное им место в любом другом порту захода судна, если по условиям перевозки перевозчик не оговорил право на использование не занятого пассажиром в порту отправления места по своему усмотрению. Пассажир, не использовавший куп­ленный им билет и не заявивший об отказе от договора, лишается права на по­лучение от перевозчика каких бы то ни было выплат. Предоставление пассажи­ру права на односторонний отказ от договора в любое время до отхода судна из порта отправления, а после начала рейса - в любом порту захода, где разрешена посадка пассажиров, является льготой, предоставленной пассажиру как потре­бителю[[17]](#footnote-17).

Правовые последствия расторжения договора по инициативе пассажира зависят от того, уведомил ли пассажир перевозчика или его агента о намерении расторгнуть договор, когда он это сделал, какими причинами вызван отказ пассажира от договора перевозки.

При каботажных перевозках пассажиру возвращается вся внесенная плата за проезд (за билет, плацкарту и скорость) и провоз багажа:

1. если пассажир отказался от перевозки не позднее срока, установленного правилами морской перевозки пассажиров, утвержденными федеральными органами исполнительной власти в области транспорта;

2. если пассажир не явился к отходу судна вследствие болезни, что подтверждается составлением акта, служащего основанием для выплаты денег;

3. если пассажир до отхода судна отказался от договора морской перевозки вследствие болезни. Поскольку пассажиру, отказавшемуся от перевозки до отхода судна, но не позднее установленного срока возвращается внесенная плата независимо от причин отказа, то в данном случае оговариваются те же послед­ствия расторжения договора и на случай, когда пассажир отказывается от дого­вора, хотя и до отхода судна, но за период времени меньший, чем установлен­ный правилами срок, а причиной отказа явилась его болезнь;

4. если отказ от договора происходит по причинам, зависящим от перевозчика. Такой причиной может отказаться перенос отхода судна на другой срок, отмена рейса[[18]](#footnote-18).

Если отказ пассажира происходит не менее чем за 30 суток до начала рейса, задаток возвращается ему полностью. Если пассажир отказывается от поездки менее чем за 30 суток до начала рейса, то задаток ему не возвращается. Задаток в полном размере возвращается также в случае, если отказ от забронированного места вызван болезнью, смертью, при­влечением пассажира к исполнению государственных обязанностей или по тре­бованию органов власти, если по изложенным причинам не может совершить запланированную поездку один из членов семьи.

Конкретные правила отказа от договора и порядок оформления возврата оплаченного проезда устанавливаются в соответствии с правилами и тарифами перевозчика, а в каботажных перевозках - правилами, которым подчиняется публичный перевозчик.

Правилами обычно устанавливаются условия, при которых возможен частичный возврат платы за проезд. Это происходит в случаях, когда пассажир из-за болезни или непредоставления ему места в соответствии с билетом оставляет судно после начала рейса (в этом случае ему возвращается разница между полной стоимостью проезда (провозом багажа) и стоимостью проезда (провоза багажа) за преследованное расстояние) или при возврате билета в кассу менее чем за установленное правилами количество часов до отправления судна, или при возврате билета для поездки на судне международных линий или в загра­ничном круизном рейсе по причине, не связанной с болезнью, действием не­преодолимой силы, или иной, не названной в качестве основания для возврата платы за проезд.

Рассмотрев отказ пассажира от договора морской перевозки следует также рассмотреть возможность отказа перевозчика от исполнения договора морской перевозки пассажира.

Перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевоз­ки пассажира при наступлении следующих не зависящих от перевозчика обстоятельств:

1) военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна;

2) блокада пункта отправления или пункта назначения;

3) задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причтам, не зависящим от сторон договора;

4) привлечение судна для государственных нужд;

5) гибель судна или его захват;

6) признание судна непригодным к плаванию.

При отказе перевозчика от исполнения договора морской перевозки пассажира до отхода судна пассажиру возвращаются вся плата за провоз пассажира и плата за провоз его багажа, после начала рейса - их часть в размере, пропорциональном расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена.

Перевозчик, отказавшийся от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении обстоятельств, предусмотренных настоящей статьей, обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру реально понесенные им расходы.[[19]](#footnote-19)

Хотя в КТМ не говорится о конкретном времени, в течение которого пере­возчик вправе отказаться от исполнения договора, представляется, что он может это сделать в любое время до завершения перевозки. Последствия же зави­сят от того, оказался пассажир в стадии перевозки или рейс еще не начался. Если перевозчик отказался от исполнения договора по обстоятельствам, от него не зависящим, до отхода судна, то обязан вернуть пассажиру всю сумму платы за провоз пассажира и плату за провоз его багажа. Предполагается, что этой суммы будет достаточно, чтобы пассажир, прибегнув к услугам другого перевозчика, обеспечил удовлетворение своей потребности в перемещении до опре­деленного пункта назначения.

Если пассажир на судне перевозчика уже проследовал определенное расстояние и перевозчик по не зависящим от него обстоятельствам вынужден от­казаться от дальнейшего исполнения договора, то обязан вернуть пассажиру часть платы за провоз пассажира и платы за провоз его багажа, но пропорционально расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена. Другими словами, перевозчик в этом случае сохраняет за собой право на полу­чение вознаграждения за выполненную часть пути.

Поскольку пассажир, покинув пункт отправления, не достиг пункта назначения, перевозчик, отказавшийся от исполнения договора, обязан за свой счет доставить пассажира в пункт отправления. Однако эта обязанность возникает у перевозчика в качестве дополнительной к возврату платы за неисполнен­ную часть пути, если пассажир намерен вернуться в пункт отправления и требу­ет возмещения реально понесенных им расходов или доставки его в пункт от­правления за счет перевозчика. Реально понесенные им расходы - это расходы, подкрепленные соответствующими документами, по транспортировке пасса­жира и его багажа от пункта, в котором была прервана первоначальная пере­возка в связи с отказом перевозчика от исполнения договора по основаниям п. 1 ст. 184 КТМ, до пункта отправления по не исполненному перевозчиком договору.

Гибель судна или его захват делают невозможным продолжение рейса. В связи с объективной невозможностью исполнения договор должен быть прекращен по инициативе перевозчика. В зависимости от причин гибели судна, а также от того, кому судно принадлежало и кто им (перевозчик или фактический перевозчик) владел и управлял, могут возникнуть правоотношения, связанные с возмещением причиненного вреда как пассажиру, так, возможно, и перевозчику, понесшему убытки в связи с досрочным прекращением договора перевозки пассажира.

Захват судна следует отличать от задержания судна. Задержание судна имеет формальное основание в виде распоряжения соответствующих властей. Захват судна таких оснований не имеет и происходит фактически в связи с воен­ными действиями, угрозой военных действий или пиратством.

Признание судна непригодным к плаванию может служить основанием для отказа от исполнения договора морской перевозки пассажира, поскольку продолжение рейса на непригодном к плаванию судне опасно для пассажира либо может быть технически неисполнимо. Непригодность судна к плаванию должна наступить по обстоятельствам, не зависящим от перевозчика. Если непригод­ность судна к плаванию произошла в связи с тем, что перевозчик не проявил должной заботливости по приведению судна в мореходное состояние, то пере­возчик не может ссылаться на ст. 184 КТМ и должен нести ответственность за ненадлежащее исполнение договора.

Изменение договора морской перевозки пассажира закреплено в статье 185 КТМ РФ - за перевозчиком признается исключительное право без предварительного предупреждения задержать отход судна, то есть за­держать или перенести отправление судна на другое время, изменить преду­смотренный маршрут перевозки, изменить пункты посадки и высадки пассажи­ров, если такие действия продиктованы необходимостью защиты интересов самих пассажиров, перевозчика и общества и возникли по обстоятельствам, не зависящим от перевозчика. Такими обстоятельствами становятся чаще всего, стихийные явления, которые могут иметь характер непреодолимой силы в силу своей чрезвычайности и непреодолимости, но могут выражаться также в опасностях и случайностях на море, возникающих из специфики природных условий в которых осуществляется морское судоходство, и особенностей профес­сиональной деятельности морского перевозчика.[[20]](#footnote-20)

Для отнесения того или иного явления, присущего морской стихии, к обстоятельствам, дающим перевозчику право на изменение договора морской перевозки пассажира, не имеет значения его интенсивность. Необходимо, чтобы оно возникло случайно, неожиданно и не по вине перевозчика и его служа­щих. Поскольку стихийное явление возникло неожиданно, перевозчик не может предотвратить его вредных воздействий и вынужден поэтому изменить время или маршрут перевозки пассажира. Явления стихийного характера, вынудившие перевозчика к изменению договора, могут возникнуть не только в период самой перевозки, но и до начала рейса или после объявления посадки.

Неблагоприятные санитарно-эпидемиологические условия понимаются как вспыхнувшие эпидемии инфекционных заболеваний, опасных для пассажиров и членов экипажа судна, используемого для перевозки. В целях безопасности перевозчик вынужден изменить пункт отправления, пункт назначения или объявленный маршрут следования судна.

Изменения времени, маршрута движения, пунктов посадки и высадки, естественно, не соответствуют планам пассажира, поэтому последний, не согласившись с изменением условий перевозки, может отказаться от договора морской перевозки. Размер суммы, возвращаемой при этом пассажиру, зависит от того, когда поступил отказ пассажира от договора, и устанавливается по правилам ст. 183 КТМ.

Если изменение условий перевозки перевозчик вынужден произвести после отхода судна из пункта отправления, пассажир также вправе отказаться от договора и при этом потребовать доставить его в пункт отправления за счет пере­возчика или возместить ему фактически понесенные расходы по возвращению в пункт отправления.

2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

2.1.Ответственность и пределы ответственности перевозчика

Ответственность перевозчика определяет статья 186 КТМ РФ. Перевозчик несет ответственность за смерть пассажира и поврежде­ние его здоровья, а также за утрату багажа пассажира или повреждение его багажа, если происшествие, вследствие которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий).

Утрата багажа пассажира или повреждение его багажа включает в себя ущерб, причиненный тем, что багаж не выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться. Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате кото­рого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причиненного ущерба возлагается на истца.

Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в преде­лах своих обязанностей (полномочий), предполагается, если не доказано иное, в случаях, если смерть пассажира или повреждение его здоровья либо утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна либо в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой суд­на на мель, взрывом или пожаром на судне или недостатками судна. В отношении утраты или повреждения иного багажа, который не является каютным, вина указанных лиц предполагается, если не доказано иное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение такого багажа. В других случаях обязанность доказывать вины лежит на истце[[21]](#footnote-21).

Следует иметь в виду, что перечисленные выше правила применяются:

а) при перевозке пассажиров в заграничном сообщении, если только перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федерации;

б) при перевозке багажа в заграничном сообщении независимо от того, являются ли пассажир и перевозчик организациями или гражданами Российской Федерации.

Основное правило об ответственности перевозчика за смерть пассажира и повреждение его здоровья, а также за утрату или повреждение багажа соответствует ст. 3 Афинской конвенции.

Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в преде­лах своих обязанностей (полномочий), предполагается, если не доказано иное, в случаях, когда смерть пассажира или повреждение его здоровья произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатками судна. Доказать отсутствие своей вины в данном случае должен перевозчик. Эта статья довольно детально распределяет бремя доказывания между участниками процесса. По общему правилу истец доказывает обстоятельства, на которые он ссылается, в частно­сти, должен доказать размер причиненного ему ущерба и то, что ущерб причи­нен во время перевозки.

При решении вопроса о возмещении за утрату или повреждение багажа имеет значение, в чьем владении и под чьим надзором находился багаж. Вина перевозчика за гибель и повреждение каютного багажа предполагается тогда, когда имели место обстоятельства (кораблекрушение, столкновение, посадка судна на мель, взрыв, пожар на судне, недостатки, связанные с немореходными качествами самого судна) экстремального характера, при которых пассажир должен был думать прежде всего о собственной безопасности, а не о сохранности каютного багажа. К тому же естественно предположить, что возникшая ситуация, выходящая за рамки обычного мореплавания, возникла из-за упущений перевозчика и его команды. Доказать противное должен сам перевозчик.

Если багаж был сдан пассажиром перевозчику для перевозки тем же судном и в этом смысле находился во владении и под контролем перевозчика и был утрачен или поврежден, вина перевозчика, его работников или агентов предполагается независимо от характера происшествия. Доказать отсутствие вины в этом случае должен перевозчик.

В других случаях повреждения или утраты имущества пассажиров вину перевозчика должен доказать истец.

 В случае, если осуществление перевозки пассажира или ее части поруче­но фактическому перевозчику, перевозчик тем не менее несет ответствен­ность в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, за всю перевозку пассажира. При этом фактический перевозчик несет обязанно­сти и имеет права, предусмотренные установленными настоящей главой пра­вилами, в отношении осуществляемой им самим части перевозки пассажира[[22]](#footnote-22).

В отношении перевозки пассажира, осуществляемой фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий).

Любое соглашение о том, что фактический перевозчик принимает на себя обязанности, не возложенные на него правилами, установленными на­стоящей главой, или отказывается от прав, предоставленных такими прави­лами, имеет силу для фактического перевозчика только при наличии его согла­сия на это в письменной форме. В случае, если ответственность несут перевозчик и фактический пере­возчик, их ответственность является солидарной.

Фактический перевозчик не состоит в договорных отношениях с пассажиром, поэтому за надлежащее исполнение договорных обязательств попрежнему ответствен первоначальный перевозчик, значащийся в качестве такового в билете (путевке). С фактическим перевозчиком состоит в правоотношениях первоначальный (договорный с пассажиром) перевозчик, который, возлагая на первого обязанность по перевозке, фактически замещает им самого себя.

В отношении перевозки пассажира, осуществляемой фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий).

При совместном причинении вреда пассажиру перевозчик и фактический перевозчик отвечают перед пассажиром солидарно. Пассажир по своему усмот­рению вправе предъявить свои требования в полном объеме к любому из них или к ним обоим.

Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоро­вью пассажира, не должна превышать 175 тысяч расчетных единиц в отно­шении перевозки в целом. В случае, если вред возмещается в форме периодиче­ских платежей, соответствующая общая сумма таких платежей не должна превышать указанный предел ответственности перевозчика.

Ответственность перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа не должна превышать 1,8 тысячи расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.

Ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомаши­ны, в том числе багажа, перевозимого в ней или на ней, не должна превышать 10 тысяч расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом.

Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о возложении ответственности на перевозчика за вычетом франшизы, не превышающей расчетных единиц в случае повреждения автомашины и не превышающей 135 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа. При этом указанные суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причиненного пассажиру в результате утраты или повреждения автомашины либо иного багажа. Проценты, начисляемые на сумму возмещения ущерба, и судебные из­держки не включаются в пределы ответственности.

Выше перечисленные положения носят общий характер и устанавливает предел ответственности за вред, причиненный лично пассажиру и его багажу. Их при­менение рассчитано на перевозки в заграничном сообщении, когда и перевозчик, и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федера­ции. Если же осуществляется каботажная перевозка или перевозка в загранич­ном сообщении, но ее участники (перевозчик и пассажир) являются организа­циями или гражданами Российской Федерации, ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства России.

Этот принцип соблюден и при присоединении Российской Федерации к Протоколу 1996 г. изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. Россия присоединилась к Протоколу 1996 г. со следующими заявлениями: «...Российская Федерация... будет применять к требованиям о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью пассажира судна, законодательство Российской Федерации о возмещении вреда, причи­ненного жизни или здоровью гражданина, в полном объеме, если судовладелец и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации». Что касается ограничения ответственности при утрате или повреждении багажа, то оно не применяется только при перевозке в каботаже.

Перевозчик и пассажир могут своим соглашением в письменной форме установить более высокие пределы ответственности, чем те, которые предусмотрены статье 191 КТМ.

Правом на применение предела ответственности пользуются:

1. фактический перевозчик;
2. работник или агент перевозчика, действовавший в пределах своих обязанностей (полномочий);
3. работник или агент фактического перевозчика, действовавший в пределах своих обязанностей (полномочий).

Пределы ответственности применяются в совокупности сумм, подле­жащих возмещению по всем требованиям, возникшим в связи со смертью одно­го пассажира или повреждением здоровья одного пассажира либо утратой или повреждением его багажа. Это означает, что к кому бы ни были предъявлены требования о возмещении причиненного вреда, сумма возмещения не должна превышать размера причиненного вреда (т. е. действует принцип полного возмещения вреда), но вместе с тем как разовые, так и периодические выплаты за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должны превышать 175 тысяч расчетных единиц в отношении перевозки в целом. Расчет ведется на одного пассажира. При утрате или повреждении багажа расчет ведется с учетом багажа одного пассажира.[[23]](#footnote-23)

Предел ответственности применяется в отношении перевозки в целом. Это означает, что при удовлетворении требований пассажира, предъявленных к перевозчику и фактическому перевозчику, их работникам и (или) агентам, общая сумма ответственности всех ответчиков (соответчиков) не должна превы­шать установленного для этого требования предела ответственности. Работник или агент перевозчика (фактического перевозчика) могут воспользоваться уста­новленным пределом ответственности лишь в том случае, если вред пассажиру или его багажу причинен ими в ходе исполнения возложенных на них обязан­ностей (полномочий).

Вина перевозчика, его работника и агента является необходимым условиям их ответственности за вред, причиненный пассажиру и его багажу. За смерть пассажира или причинение вреда его здоровью возможна ответствен­ность и без вины, если вред причинен деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. Форма вины перевозчика, его работника и агента не влияет на возникновение самого обязательства по возмещению причиненного вреда. Однако размер возмещения напрямую зависит от формы вины причинителя вреда и самого потерпевшего.

Если будет доказано, что вред причинен пассажиру в результате собственного действия или бездействия перевозчика, совершенных умышленно или по грубой неосторожности, никто из названных причинителей не может ссы­латься на пределы ответственности, установленные статьей 190 КТМ о собствен­ных действиях или бездействии, совершенных умышленно или по грубой неос­торожности.

2.2.Особенности ответственности при утрате и повреждении ценностей

Перевозчик не отвечает за утрату и повреждение денег, ценных бумаг, золота, изделий из серебра, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценностей, если только такие ценности не были сданы на хранение перевозчику, который согласился сохранять их в целости. За сданные на хра­нение ценности перевозчик несет ответственность не выше предела, преду­смотренного пунктом 4 статьи 190 КТМ, если в соответст­вии со статьей 191 не согласован более высокий предел ответственности.

Условия ответственности перевозчика за утрату или повреждение цен­ностей соответствуют статья 5 Афинской конвенции. Если с перевозчиком либо организованной им службой договор о хранении ценностей не заключен и вещи пассажира в виде денег, ценных бумаг, драгоценностей и пр. находятся в каюте, на перевозчика распространяются общие правила ответственности за каютный багаж.

Перевозчик отвечает перед пассажиром за убытки, причиненные утратой или повреждением ценностей, по правилам общегражданской ответственности, предусмотренной[[24]](#footnote-24), то есть за вину, если нет оснований для признания его профессиональным хранителем. Профессиональным он может быть при­знан, если занятие хранением является его предпринимательской деятельно­стью, то есть систематической, самостоятельной и направленной на извлечение прибыли.

Размер ответственности хранителя-перевозчика различается в зависи­мости от того, является ли хранение возмездным или безвозмездным. В случае возмездного хранения хранитель отвечает за причиненные убытки в полном объеме , если договором не предусмотрено иное. При безвозмездном хранении ответственность хранителя-перевозчика, осуществляющего хранение в качестве дополнительной к договору перевозки услуги, ограничивается реальным ущербом поклажедателя-пассажира. Перевозчик несет ответственность не выше предела, установленного Афинской конвенцией, т. е. 2,7 тысяч расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом[[25]](#footnote-25).

Умысел или грубая неосторожность пассажира предусмотрена статьей 189 КТМ РФ. В случае, если перевозчик докажет, что умысел или грубая неосторож­ность пассажира явились причиной смерти пассажира или повреждения его здоровья, либо способствовали смерти пассажира или повреждению его здо­ровья, либо способствовали утрате багажа пассажира или повреждению его багажа, перевозчик может быть освобожден от ответственности полно­стью или частично. Вообще эта статья соответствует общегражданской норме, содер­жащейся в статье 1083 ГК, о том, что вред, возникший вследствие умысла потер­певшего, возмещению не подлежит.

При грубой неосторожности, когда пассажиром нарушаются обычные, очевидные для всех требования, необходимые для его безопасности, применяется принцип смешанной вины, когда размер возмещаемого перевозчиком пассажи­ру вреда может быть уменьшен.

Простая неосторожность пассажира, при которой не соблюдаются некоторые повышенные требования, при определении размера возмещения в расчет не принимается. При разграничении простой и грубой неосторожности пассажира учитываются не только поведение лица, но и степень предвидения им послед­ствий допускаемого нарушения. Предвидя последствия в виде неизбежности вреда и легкомысленно рассчитывая их избежать, пассажир может быть при­знан как действовавший грубо, неосторожно, и в этом случае размер возмещае­мого ему вреда также может быть снижен. Вопрос о том, допущена ли пассажиром простая или грубая неосторожность, приведшая к наступлению вреда, должен решаться в каждом конкретном случае с учетом фактических обстоятельств дела (характера поведения потер­певшего, обстановки причинения вреда, индивидуальных особенностей потер­певшего; применительно к утраченному или поврежденному багажу следует учитывать действия и упущения пассажира, связанные с ненадлежащей упаков­кой багажа, неправильной или неполной информацией о свойствах перевозимо­го имущества и прочее).

Наличие грубой неосторожности может иметь двоякое последствие. Ес­ли грубая неосторожность пассажира содействовала возникновению вреда или увеличивала его размер, но при этом имела место вина перевозчика, суд обязан применить принцип смешанной вины. Если же грубая неосторожность пассажира допущена в условиях отсутствия вины перевозчика, но перевозчик как владелец источника повышенной опасности отвечает без вины, размер возме­щения уменьшается. В случаях причинения вреда жизни и здоровью пассажира полный отказ в возмещении не допускается даже при наличии грубой неосто­рожности самого потерпевшего.

Наличие причинно-следственной связи между противоправным поведе­нием пассажира и наступившим вредом при отсутствии вины перевозчика в утрате или повреждении багажа может привести к освобождению перевозчика от ответственности за несохранную доставку багажа. Презумпции вины пасса­жира не существует. На перевозчике лежит бремя доказывания того, что умы­сел или грубая неосторожность пассажира способствовали утрате или повреж­дению багажа пассажира. Выше перечисленные правила могут вызвать на практике определенные трудности. Дело в том, что в статье 6 Афинской конвен­ции, участницей которой является Россия, речь идет не об умысле или грубой неосторожности, а просто о вине пассажира. При перевозке пассажира в загра­ничном сообщении (если он не является гражданином Российской Федерации) российский перевозчик может настаивать на применении не статьи 189 КТМ, а статьи 6 Афинской конвенции. Более того, в случае повреждения или утраты бага­жа пассажира при перевозке в заграничном сообщении перевозчик может на­стаивать на применении Афинской конвенции, даже если пассажир является гражданином Российской Федерации.[[26]](#footnote-26)

 ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключении необходимо сделать следующие выводы:

В связи с тем, что глава 9 Кодекса торгового мореплавания называется «Договор морской перевозки пассажира», представляется необходимым дополнить название данной главы, а именно как «Договор морской перевозки пассажира и багажа», так как в данной главе речь идёт не только про пассажира, но и про его багаж.

Статья 180 Кодекса торгового мореплавания имеет в своём содержании понятие «каютный багаж». По моему мнению, в данной статье содержится некая тавтология, а именно в сравнении с понятием «багаж». Речь идёт о том, что каютный багаж – это багаж. В связи с этим, представляется необходимым объединить эти два понятие в единое определение.

В настоящее время перевозка пассажиров осуществляется по правилам, разработанных перевозчиком, а пассажир всего лишь присоединяется к ним, то есть «договор морской перевозки пассажира» является договором присоединения.

Как известно ответственность предполагается для двух сторон договора, но глава 9 Кодекса торгового мореплавания определяет только ответственность перевозчика. Исходя из этого, можно подумать, что для пассажира нет никакой ответственности. Такая ответственность строится на принципах вины. В связи с этим, я предлагаю ввести в главу 9 дополнительную статью, определяющую ответственность пассажира, как лица нарушившего условия договора и правила перевозки.

В различных сферах перевозки различными видами транспорта используется понятие «ручная кладь» - вещи пассажира, которые перевозятся пассажиром с собой в транспортном средстве и сохранность которых при перевозке обеспечивается пассажиром.

Например, на железнодорожном и воздушном транспорте данное понятие именуется ручная кладь, а в Кодексе торгового мореплавания законодатель использовал другую формулировку этого понятия, а именно «каютный багаж». Для удобства применения, предлагаю ввести единое понятие ручная кладь для всех видов транспортных перевозок.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа от 13.12. 1974 г.- Ст.28

1. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил относительно иммунитета государственных торговых судов// Журнал российского права.- 2008.-№ 3.
2. Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 24.08.1924 г.
3. Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 года. Шемякин О.М. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров.
4. Международные правила толкования торговых терминов Инкотермс 2000.// Информационно-правовая система «Консультант Плюс».

Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая [Текст]: федеральный закон от 26.01.1996 №14-ФЗ: в ред. от 06.12.2007 // Собрание законодательства РФ (СЗ РФ), 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

1. Кодекс РФ об административных правонарушениях [Текст]: федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ: в ред. от 30.12.2008// СЗ РФ, 07.01.2002.-№1.-Ст.1.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Текст]: федеральный закон от 30.04.1999 №81-ФЗ: в ред. от 06.12.2007 // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999. - № 18. - Ст. 2207.

1. О защите прав потребителей: закон [Текст]: закон РФ от 07.02.1992 №2300-1// Собрание законодательства РФ, 15.01.1996. №3. Ст. 140.
2. Об обязательном личном страховании пассажиров: [Текст]: указ президента РФ от 07 июля 1992 г. № 750 // Собрание законодательства РФ, 1992. - № 2. – ст. 35.
3. Положение о лицензировании перевозок морским транспортом пассажиров [Текст]: Постановление Правительства РФ от 13.08. 2006 г. N 490 //Собрание законодательства РФ,2006. - № 34. – ст. 3679.
4. Положение о федеральной службе по надзору в сфере транспорта[Текст]: Постановление Правительства РФ от 30.07. 2004 г. N 398//Собрание законодательства РФ, 2004. № 32. - Ст. 3345.
5. Баукин, В.Г. Договор перевозки грузов в системе железнодорожного транспортного права: курс лекций / В.Г. Баукин – Хабаровск: Издательство ДВГУПС, 2008. - 102 с.
6. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения./ М.И. Брагинский - М.: Статут, 2000. - 848с.
7. Гражданское право: учебник/ Е.А.Суханова. - 2-е изд.; перераб. и доп. - М. : БЕК, 2000.-Т. 1. - 816 с.
8. Гражданское право России: Курс лекций. Ч.1 / Р. Беленкова. - М: Приор, 2001. - 144 с.
9. Гуев, А.Н. Гражданское право/ А.Н. Гуев - М.: Инфра - М, 2003.-Т.3. - 297с.
10. Егиазаров, В.А. Транспортное право: учебник./ В.А. Егиазаров - 3-е изд.; стереотип. - М.: Юстицинформ, 2005. - 544с.
11. Завидов, Б.Д. Договорное право России./ Б.Д. Завидов - М.: Лига Разум, 1998. - 527с.
12. Козлова, М. Н. Гражданское право./ М.Н. Козлова - М.: Эксмо, 2006. - 336 с.
13. Международное транспортное и таможенное право России: учебное пособие / Э. О. Салминен, А. А. Борозна, Ю. К. Икаева, Т. П. Икаева. - СПб. : ПРОФИКС, 2007. - 160 с.
14. Синецкий, В.А. Морская деятельность в условиях глобализации/В.А.Синецкий // МЭМО.- 2003. - №1.- 45 с.
15. Садиков, О.Н. правовое регулирование международных перевозок / О.Н. Садиков. – М.: Юридическая литература, 2001. – 590 с.
1. Маковский А.Л. Российский флот и морские пассажирские перевозки. / Газета «Бригантина» (Межвузовская ежемесячная газета) 1999, № 4.- С.6. [↑](#footnote-ref-1)
2. Модин Н. Проблемы правового регулирования заключения договора перевозки пассажиров / Н. Модин – М.: Юристъ, 2003. - С.135. [↑](#footnote-ref-2)
3. Козлова М. Н. Гражданское право. - М. : Эксмо, 2006. – С.336 . [↑](#footnote-ref-3)
4. Егиазаров В.А. Транспортное право : учебник. - 3-е изд. ; стереотип. - М. : Юстицинформ, 2005. – С.544. [↑](#footnote-ref-4)
5. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок– М.:Юридическая литература, 2001. –С.590 [↑](#footnote-ref-5)
6. Салминен А. А., Борозна Э. О. Международное транспортное и таможенное право России: учебное пособие/ А. А. Салминен , Э. О. Борозна. - СПб: ПРОФИКС, 2007. - С.76. [↑](#footnote-ref-6)
7. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник./В.А. Егиазаров- 3-е изд. ; стереотип. - М. : Юстицинформ, 2005. – С.280. [↑](#footnote-ref-7)
8. Синецкий В. А. Морская деятельность в условиях глобализации/В. А Синецкий // МЭМО, 2003. - №1.-С.27-37. [↑](#footnote-ref-8)
9. Завидов Б.Д. Договорное право России./ Б.Д. Завидов - М.: Лига Разум, 1998. – С.389 [↑](#footnote-ref-9)
10. Гражданское право. В 2 т. : учебник. Том 1 / Е.А.Суханова. - 2-е изд.; перераб. и доп. - М. : БЕК, 2000. – С.345 [↑](#footnote-ref-10)
11. Козлова М. Н. Гражданское право/ М.Н.Козлова - М. : Эксмо, 2006. – С.274. [↑](#footnote-ref-11)
12. Егиазаров В.А. Транспортное право : учебник./В.А.Егиазаров - 3-е изд. ; стереотип. - М. :Юстицинформ, 2005. – С.265. [↑](#footnote-ref-12)
13. Гуев А.Н. Гражданское право/А.Н.Гуев - М. : Инфра-М, 2003.-.Т.3. – С. 297. [↑](#footnote-ref-13)
14. Козлова М. Н. Гражданское право/ М.Н.Козлова - М. : Эксмо, 2006. – С.282. [↑](#footnote-ref-14)
15. Гражданское право: учебник. / Е.А.Суханова. - 2-е изд.; перераб. и доп. - М. : БЕК, 2000. –Т.2.- С.734. [↑](#footnote-ref-15)
16. Козлова М. Н. Гражданское право/ М.Н.Козлова - М. : Эксмо, 2006. – С.282. [↑](#footnote-ref-16)
17. Гражданское право. В 2 т. : учебник. Том 1 / Под ред. Е.А.Суханова. - 2-е изд.; перераб. и доп. - М. : БЕК, 2000. – С.756. [↑](#footnote-ref-17)
18. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации : федеральный закон от 30.04.1999 №81-ФЗ: в ред. от 06.12.2007 // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999. - № 18. - Ст. 2207. [↑](#footnote-ref-18)
19. Кодекс торгового мореплавания [электронный ресурс]: федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ// СПС «Консультант плюс». [↑](#footnote-ref-19)
20. Международное транспортное и таможенное право России: учебное пособие / Э. О. Салминен, А. А. Борозна, Ю. К. Икаева, Т. П. Икаева. - СПб. : ПРОФИКС, 2007. – С.82. [↑](#footnote-ref-20)
21. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. - 2-е изд.; испр. - М.: Статут, 2000. – С.637. [↑](#footnote-ref-21)
22. Козлова М. Н. Гражданское право./М.Н.Козлова - М. : Эксмо, 2006. – С.274. [↑](#footnote-ref-22)
23. Международное транспортное и таможенное право России: учебное пособие / Э. О. Салминен, А. А. Борозна, Ю. К. Икаева, Т. П. Икаева. - СПб. : ПРОФИКС, 2007. – С.85. [↑](#footnote-ref-23)
24. Гражданский кодекс РФ. Часть вторая [электронный ресурс]: федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ: в ред. от 09.02.2009// СПС «Консультант плюс». [↑](#footnote-ref-24)
25. Международное транспортное и таможенное право России: учебное пособие / Э. О. Салминен, А. А. Борозна, Ю. К. Икаева, Т. П. Икаева. - СПб. : ПРОФИКС, 2007. – С.84. [↑](#footnote-ref-25)
26. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – С.645. [↑](#footnote-ref-26)