

*Новокищёв Руслан Раисович
студент 4 курса института прокуратуры
Саратовская государственная юридическая академия,
Россия, г. Саратов
e-mail: misakaqwe@yandex.ru*

*Волкова Алина Константиновна
студентка 4 курса института прокуратуры
Саратовская государственная юридическая академия,
Россия, г. Саратов*

*Научный руководитель: Ермолаева Тамара Александровна
кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права
Саратовская государственная юридическая академия,
Россия, г. Саратов*

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Аннотация: В статье рассматриваются проблемы правового регулирования международных перевозок. Проанализированы основные, актуальные проблемы международных морских перевозок связанные с определением ответственности грузоперевозчика. В заключение перечислены пути решения данной проблемы.

Ключевые слова: морская перевозка, грузоперевозчик, спор, коносамент, ответственность, убытки.

*Novokshenov Ruslan Raisovich
4th year student of the Institute of public Prosecutor's office
Saratov state law Academy,
Russia, Saratov*

*Volkova Alina Konstantinovna
4th year student of the Institute of public Prosecutor's office
Saratov state law Academy,
Russia, Saratov*

*Scientific adviser: Ermolaeva Tamara Aleksandrovna
candidate of legal sciences, associate professor of international law
Saratov state law Academy,
Russia, Saratov*

SOME PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL SEA TRANSPORT

***Abstract:** The article deals with the problems of legal regulation of international transport. The main, actual problems of international sea transportations connected with determination of responsibility of the cargo carrier are analyzed. In conclusion, the ways to solve this problem are listed.*

Key words: sea transportation, cargo carrier, dispute, bill of lading, liability, losses.

Проблема правового регулирования международных морских перевозок была и остается острой даже в условиях современного мира.

Несмотря на достаточно большое количество международных актов, регулирующих морские перевозки, на практике реализовать данный механизм до конца не удастся. Потому как правовое регулирование такого старинного и стремительно развивающегося института характеризуется сложностью, наличием многочисленных коллизий как национальных, так и международных правовых норм.

Международные морские перевозки получили своё закрепление в национальном законодательстве, международных договорах и международных обычаях: Кодекс торгового мореплавания РФ, Брюссельская конвенция 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаменте (изм. протоколами 1968 и 1979 гг.), Конвенция ООН о морской перевозке грузов "Гамбургские правила" 1978 года, и др., являющихся основными нормативно правовыми актами, регулирующими вопрос о морских перевозках и составляющими универсальный международный механизм, подлежащий обязательному применению.

Говоря о международных морских перевозках, следует прежде всего выделить одну из наиболее актуальных проблем для всех участников морских перевозок – это ответственность перевозчика.

Конкретные примеры в рассматриваемом контексте дает нам практика различных международных арбитражных судов, охватывающих ст. 5 Гаагских правил, касающуюся предела ответственности перевозчика. Как видно из содержания п. 5 ст. 4 Гаагских правил, ни грузоперевозчик, ни судно не несет

ответственности за убытки, которые превышают 100 фунтов стерлингов за единицу груза.

В большинстве стран главной проблемой применения Гаагских правил заключается в определении единицы груза, когда он подлежал перевозке в контейнере, поддоне или другом приспособлении для транспортировки грузов. Так, например, в деле *The Mormaclaynх* по коносаменту груз был определен как один контейнер, содержащий 99 тюков кожи, при этом каждый тюк представлял собой отдельно упакованный товар. В деле *Royal Typewriter Co., Div. of Litton B. S. v. M/V Kulmerland* партия арифмометров перевозились в контейнере в отдельно запечатанных коробках из картона, считающихся индивидуально упакованными [1].

Единственным способом для грузоотправителя увеличить ответственность грузоперевозчика, является указание в коносаменте природы, характера и стоимости груза. Если дополнение в коносаменте о стоимости груза отсутствует, то перевозчик в любом случае обязан возместить только 100 фунтов стерлингов или аналогичную сумму в другой валюте. В то же время, дабы избежать путаницы в отношении обозначенной стоимости валюты и разницы курсов, ст. 9 устанавливает правило перевода фунтов стерлингов в национальную валюту.

Как отмечает П. Майбург, государства, которые перевели предел ответственности за единицу груза в 100 фунтов стерлингов в свои национальные валюты, почти все не смогли обновлять пределы для учета инфляции и изменений курсов валют [2].

Также своё мнение по этому вопросу высказал А.Л. Маковский: «в Брюссельской конвенции определен обязательный «минимум» ответственности грузоперевозчика за потери и убытки, возникающие при перевозке грузов по коносаменту, основанный на принципе вины. В этой части Конвенция в большую сторону направлена на защиту интересов держателей коносаментов» [3, с. 62].

В рамках международного права, в ряде ситуаций перевозчиком может быть осуществлена отгрузка не в том порту, указанном в контракте, а в ближайшем свободном к нему порту. В то же время договор предписывает

осуществлять отгрузку исключительно в порту, оговоренном первоначально в договоре. В итоге, возникает проблема, из-за которой вся ответственность в подобных ситуациях, в т.ч. изрядные финансовые издержки, грузоотправителю приходится брать на себя, т.к. перевозчик руководствуется нормами международного права и не принимает никакие претензии в подобной ситуации.

В соответствии с этим следует сказать, что Гаагские правила и Правила Гааго-Висби определяют период действия договора морской перевозки грузов путем введения понятия такой перевозки – период с момента погрузки груза на судно до момента их выгрузки в порту. Однако Гамбургские правила специального понятия не вводят, вместе с тем в определении договора морской перевозки определен период его действия – от одного порта до другого. Отсюда можно сделать вывод, что перевозчик ответственен за груз, который находится в его ведении, в порту погрузки, во время перевозки и в порту выгрузки.

Тем не менее, в соответствии с Гамбургскими правилами, перевозчик несет ответственность за груз «от двери до двери». Правилами предполагается, что перевозчик взял на себя ответственность за груз с момента, когда он принял его от грузоотправителя.

Таким образом, по нашему мнению, Гамбургские правила устранили трудности с определением лица, ответственного за убытки, полученные при погрузке или выгрузке товара.

Однако возникли новые сложности связанные с мультимодальными перевозками, так как становится затруднительно определить какой из перевозчиков будет нести ответственность перед грузоотправителем и какое законодательство подлежит применению при возникновении спора.

Согласно Гаагским правилам, грузовладелец и грузоотправитель вправе предъявить иск к грузоперевозчику в любой стране, связанной с перевозкой, при этом ею может быть и страна, которая не участвует в Гамбургской конвенции 1978 г. В отличие от Гаагских правил, пределы ответственности перевозчика, в которых довольно низки, Гамбургские правила в большей мере отвечают

интересам грузоотправителей в вопросах, касающихся ответственности по договору морской перевозки груза.

На практике, арбитражный суд обязан применять Гамбургские правила (п. 4 ст. 22). Оба упомянутых пункта ст. 22 считаются составной частью любого арбитражного соглашения. Несовместимость арбитражного соглашения с этими положениями, выраженная в наличии условий, противоречащих нормам п. 3 и п. 4 ст. 22 Гамбургских правил, превращает эти условия в ничтожные (п. 5 ст. 22).

Как видим, Гамбургские правила закрепили отказ от сложившейся практики решения вопроса о подсудности споров на основе пророгационного соглашения сторон.

Что, по нашему мнению, в итоге может привести к тому, что суд государства, не являющегося членом Конвенции, признав себя компетентным, не будет связан указанным правилом и в дальнейшем не будет применять нормы Гамбургских правил.

Также стоит упомянуть так называемый «каталог исключений» ответственности грузоперевозчика предусмотренный еще Гаагско-Висбийскими правилами, однако, который не вошел в своей полной форме в Гамбургские правила. Что привело к проблеме выбора норм права при возникновении спора, т.к. одни участники применяют Гаагско-Висбийские правила, по причине их удобства и широкого перечня исключений ответственности перевозчика, отказавшись от Гамбургских правил из-за их сильной аналогичности в содержании с Гаагско-Висбийскими правилами, другие в свою очередь применяют Гамбургские правила, т.к. они в большей степени отвечают интересам грузоотправителей в вопросах, которые касаются ответственности по договору морской перевозки груза.

Это позволило Г.Г. Иванову в 1980 г. сделать вывод о том, что Гамбургские правила в будущем не будут носить универсального характера [4, с. 280].

В настоящее время в международных перевозках грузов сложилась альтернативность договоров морской перевозки. Большинство государств применяют Правила Гаага-Висби. Однако многие государства используют

Конвенцию 1924 г. в ее исходном варианте. Небольшое количество государств приняли Гамбургские правила. Некоторые государства опираются на национальное законодательство, например, в Англии используют «Carriage of goods by sea Act» 1971 года, в России применяются правила Кодекса торгового мореплавания РФ, основанные на Правилах Гаага-Висби с важными изменениями.

Вместе с тем, как отмечает Г.Г. Иванов, «нельзя сказать, что в настоящее время применяются только три правовых режима международных морских перевозок. Многие государства, будучи участниками Гаагско-Висбийских правил, внедрили в свое национальное законодательство некоторые положения Гамбургских правил, рассматривающийся как совместимые с Гаагско-Висбийскими правилами» [5].

Анализируя проблемы, касающиеся международных морских перевозок в международном частном праве, можно сделать вывод об отсутствии единообразия в правовом режиме, регулирующем морскую международную перевозку грузов, по нашему мнению, это обусловлено тем, что в настоящее время действуют три конвенции – Гаагские правила, Правила Гаага-Висби и Гамбургские правила.

Рассмотрев прогресс других унификационных документов, разработанных Комиссией ООН по праву международной торговли, можно сказать, что сегодняшний правовой режим, который регулирует морскую международную перевозку грузов, не унифицированный и не учитывает должным образом современную практику грузоперевозок, а также использования электронных транспортных документов. Для решения данных проблем, по нашему мнению, необходимо принятие единообразных правил для регулирования морских перевозок, способствующих правовой определенности и повышению эффективности международной перевозки грузов, а также будет содействовать торговле и экономическому развитию как на национальном, так и на международном уровнях.

Список литературы:

1. Решение окружного суда США по Южному округу Нью-Йорка по делу Royal Typewriter Co., Div. Of Litton B. S. v. M/V Kulmerland, 346 F. Supp. 1019 (S.D.N.Y. 1972) July 28, 1972.
2. Paul Myburgh. All That Glisters?: The Gold Clause, the Hague Rules and Carriage of Goods by Sea. – New Zealand Business Law Quarterly, 2002.
3. Маковский А.Л. Международное частное морское право: учебник. Л.: Судостроение, 1974. 62 с.
4. Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право: учебник. Л.: Судостроение, 1984. 280 с.
5. Иванов Г.Г. О целесообразности создания очередного правового режима международной перевозки груза морем // Транспортное право. 2003. № 2. С. 2-6.