

ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛ О МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ И ПРОБЛЕМЫ ИХ УНИФИКАЦИИ

Бажанов С.В. Email: Bazhanov17108@scientifictext.ru

*Бажанов Сергей Владимирович - главный специалист, юрист,
Муниципальное казенное учреждение
Централизованная бухгалтерия, обслуживающая муниципальные образовательные учреждения
Киржачского района Владимирской области, г. Киржач*

Аннотация: настоящая статья посвящена проблеме практического применения международных правил о морских перевозках грузов. В современных условиях существует не однообразный правовой режим при осуществлении морских грузоперевозок в силу того, что действует две международные Конвенции, регулирующие данный процесс. Одна ставит в более выгодное правовое положение стран-перевозчиков, другая, в свою очередь, стран-грузоотправителей. При рассмотрении вопроса выявлена и обоснована необходимость унификации международных правил перевозок и создания единого международного документа, которым бы пользовались все участники морского предприятия.

Ключевые слова: перевозки, морские грузоперевозки, международно-частное право, морское право.

THE PRACTICE OF APPLICATION OF INTERNATIONAL RULES ON MARITIME TRAFFIC AND THE PROBLEM OF THEIR UNIFICATION

Bazhanov S.V.

*Bazhanov Sergey Vladimirovich - Chief Specialist, Lawyer,
MUNICIPAL PUBLIC INSTITUTION
CENTRALIZED ACCOUNTING, SERVING MUNICIPAL EDUCATIONAL INSTITUTIONS
OF KIRZHACHSKY DISTRICT OF VLADIMIR REGION, KIRZHACH*

Abstract: this article is devoted to the problem of the practical application of international rules on the carriage of goods by sea. In modern conditions, there is a non-uniform legal regime in the implementation of sea freight traffic due to the fact that there are two international conventions governing this process. One puts the carrier countries in a more profitable legal position, the other one, in turn, of the consignor countries. When considering the issue, the need for the unification of international transport regulations and the creation of a single international document, which would be used by all participants of the maritime enterprise, was identified and justified.

Keywords: transportation, sea freight, international private law, maritime law.

УДК: 34.09

Транспорт - это сфера экономической деятельности, которая существует по своим особым правилам. Роль транспорта состоит в том, чтобы оказывать специфические по своему роду услуги. Данные услуги заключаются в перемещении материальных ценностей и человека в пространстве. Транспорт, без преувеличения, можно назвать связующим звеном в цепи развития экономики.

Занимая порядка 70% всей поверхности Земли, Мировой океан является крупнейшей транспортной артерией, благодаря которой, ежедневно перемещается огромное количество материальных благ из одной точки планеты в другую. Ключевым элементом в процессе перемещения материальных ценностей по морским пространствам является морской транспорт.

Морские и другие водные пространства в транспортных целях начали использоваться человечеством с древних времен. Уже тогда большая доля перевозок грузов приходилась на морской транспорт. Судостроение было главенствующим фактором в развитии мировой экономики, повлиявшим не только на зарождение масштабных транспортных перевозок и способствовавшим развитию внешнеторговых связей между государствами, но и на зарождение целых цивилизаций. Издревле считалось, что кто владеет морем - тот владеет миром.

В нынешнее время морской транспорт не утратил своей значимости. Несмотря на стремительное развитие современных технологий, морской транспорт остается незаменимым инструментом для осуществления научно-исследовательских, торговых, промышленных и иных целей человечества. Как и раньше основная масса грузоперевозок приходится именно на данный вид транспорта, который постоянно развивается и совершенствуется. Около 90% мировой внешней торговли осуществляется морем. Морской транспорт, без преувеличения, играет главную роль во внешнеторговых экономических связях между государствами, что позитивно отражается на межгосударственных отношениях в условиях современной глобализации.

Научно технический прогресс стал причиной увеличения объемов междуна родных морских перевозок. В этой связи все более остро стала ощущаться необходимость создания международных согла шений, которые бы регулировали вза имные обяза нности сторон перевозки. Еще в XIX веке судовла дельцы, справедливо основываясь наисклучительной рискованности морского судоходства, рассмат рива ли морскую перевозку как совместное предприятие судовла дельца и грузовла дельца и требова ли спра ведливого распределения риска между сторонами. Первоначально в договоры морской перевозки, включа лось освобождение перевозчика от ответственности только вследствие непреодолимой силы (Acts of God) и пират ства (Public enemy), за тем круг освобожда ющих обстоя тельств ра сширялся, охва тывая опа сности на море, пожар и многие другие.

Первая успешная попытка международной унификации правового регулирования морской перевозки грузов связана с принятием в 1924 г. на Брюссельской дипломатической конференции Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. Значение этой Конвенции, по мнению А.Л. Маковского[2], определяется тремя основными положениями. Во-первых, в ней определен порядок состава вления и выда чи коноса мента , перечислены его основные реквизиты, и уста новлено, что соответствующий этим пра вила м коноса мент «счита ется дока за тельством prima facie получения перевозчиком обозначенных в нем грузов» (п.4 ст.3). Во-вторых, в Конвенции установлен определенный обяза тельный «минимум» ответственности перевозчика за потери и убытки, которые могут возникнуть при перевозке грузов по коносаменту, основанной на принципе вины (п.2 ст.4). В этой части Конвенция направлена на защиту интересов держателей коносаментов (грузовладельцев, страховщиков, банков). В-третьих, Конвенция защища ет интересы перевозчиков, предусматривая определенные исключения из установленных ее правил об ответственности (в частности, правило о навигационной ошибке (п. 2 «а» ст. 4).

Последующий сорока летний период исползова ния этой Конвенции выявил необходимость ее дополнения и уточнения. Для этого в 1968 году был принят Протокол об изменении Международной конвенции об унифика ции некоторых пра вил о коноса менте 1924 года. Позже Конвенция вме нсте с дополняющим ее протоколом названный позже «Правилами Висби». Поскольку Правила Висби только уточняют Конвенцию, они не имеют самостоятельного значения и могут применяться только вместе с основным текстом, в дальнейшем стало исползова ться на звание «Правила Га а га -Висби» для обозна чения Конвенции 1924 г., измененной Протоколом 1968 г.

Первоначально в Конвенции 1924 г. в качестве денежных единиц использовался английский фунт стерлингов. В Правилах Висби в качестве денежной единице был введен «франк Пуанкаре» ценой 65,5 миллиграмм золота 900 пробы. Но в начале 70-х годов, когда перестал использоваться «долларовый па ритет» в котировке валют, и золото превратилось в обычный биржевой товар со скользящей ценой для введения более твердой денежной единицы потребовалась еще одна корректировка Конвенции 1924 г.: в 1979 г. к ней был принят еще один Протокол. Протоколом 1979 года в были введены в ка честве денежных единиц единицы специального права заимствования (SDR), размер которых устанавливается Международным валютным фондом. Эта единица не является национальной, не существует в качестве денежных знаков, она агрегирована из валют крупных стран, не зависит от экономического состояния отдельной страны. Практически она не подвержена инфляции и в на стоящее время является на иболее устойчивой единицей для расчетов в мировой экономике.

Уча стие в этой Конвенции 1924 г. более 80 госуда рств определяло ее зна чение на протяжении десятилетий.

Конвенция 1924 г. предусматривает 16 оснований, исключающих ответственность перевозчика.

После вступления в силу Протокола 1979 года к Конвенции 1924 г. цель унифика ции пра вил о перевозке грузов морем могла бы считаться достигнутой.

Однако, под давлением развивающихся стран в 1978 году была принята Конвенция ООН о морской перевозке грузов, известная как «Гамбургские правила». Гамбургские правила учитывают современную орга низа цию и технологию междуна родных перевозок, сложившуюся пра ктику коммерческих отношений, но существенно ужесточают положение перевозчика и повышают его ответственность.

В целом, Гамбургские правила в большей мере чем Правила Гаага- Висби ориентирована на защиту интересов грузовладельцев. Это позволило Г.Г. Иванову в 1980 г. сделать вывод, что Гамбургские пра вила в обозримом будущем не будут носить универсального характера[1]. Достаточно сказать, что даже в традиционно грузовладельческих США сильно лобби перевозчиков. В этих условиях резкое изменение ба ланса интересов невозможно.

Правильность этого вывода подтвердил дальнейший ход истории: Конвенция 1978 г. вступила в силу только в 1992 г. после ратификации двадцатью госуда рства ми. В на стоящее время их уча стниками являются более 30 государств, ни одно из которых не может претендовать на звание крупной торговой или морской держа вы. На иболее экономически серьезными уча стниками этого договора являются: А встрия, Камерун, Чили, Чехия, Венгрия, Нигерия, Румыния.

Конвенция 1978 г. регулирует широкую сферу морских грузовых перевозок и в значительной мере

сближена с нормами, действующими на других видах транспорта. Императивные нормы об ответственности перевозчика применяются здесь к периоду, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

Конвенция 1978 г. применяется не только к коносаментам, но и ко всем другим документам на перевозку (за исключением чартера), ко всем грузам (в том числе палубным и живым животным) и практически ко всем международным перевозкам.

По сравнению с Конвенцией 1924 г. существенные изменения были внесены в правила, определяющие период ответственности: он включает в себя все время, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

В отличие от Конвенции 1924 г. основное правило об ответственности сформулировано в позитивной форме и исключен примерный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Дополнительно установлено, что перевозчик несет ответственность и задержку в доставке.

Конвенция 1978 г. отказалась от таких традиционных оснований ответственности перевозчика, как мореходность судна, навигационные ошибки, риски, опасности и случайности на море, непреодолимая сила, военные действия и т.д. Как отмечается в приложении 2 к Конвенции 1978 г., согласно общей договоренности ответственность перевозчика соответствует с Конвенцией 1978 г. основана на принципе презюмируемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, однако в определенных случаях положения Конвенции 1978 г. изменяют это правило. Принимая во внимание содержание п.1 ст.5 Конвенции 1978 г., можно сказать, что перевозчик обязан, во-первых, доказать наличие определенных обстоятельств, которые вызвали утрату, повреждение или задержку груза, то есть установить причины возникновения ущерба. Во-вторых, перевозчик обязан доказать, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. Если не будет доказан хотя бы один из этих двух пунктов, перевозчик несет ответственность. Особенно важно подчеркнуть, что Конвенция 1978 г. не содержит правила об освобождении перевозчика от ответственности при наличии навигационной ошибки.

В настоящее время в международных перевозках грузов сложилась многовариантность договоров морской перевозки. Большинство государств применяют Правила Гаага-Висби. Однако многие страны используют Конвенцию 1924 г. в первоначальном варианте. Небольшое количество стран приняло Гамбургские правила. Некоторые страны опираются на национальное законодательство, в частности, в Англии используется «Carriage of goods by sea Act» 1971 года только к экспортным перевозкам, в США - «Carriage of goods by sea Act» 1936 года, как к экспортным, так и к импортным перевозкам, в России применяются правила КТМ РФ, основанные на Правилах Гаага-Висби с существенными изъятиями в отношении каботажных перевозок.

Многие государства, будучи участниками Правил Гаага-Висби, имплементировали в свое национальное законодательство некоторые положения Гамбургских правил, которые рассматриваются как совместимые с Правилами Гаага-Висби (так поступили, на пример, Норвегия, Дания, Швеция, Финляндия, Российская Федерация).

24 мая 1980 г в Женеве в рамках Конференции ООН по торговле и развитию была принята Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (далее - Конвенция ООН 1980 г.) До настоящего времени Конвенция ООН 1980 г. в силу не вступила, участие в ней оформили лишь 11 государств. Конвенция ООН 1980 г. состоит из 40 статей и Приложения.

Генеральная Ассамблея ООН в 2008 году приняла Конвенцию о договорах полностью или частично международной морской перевозки грузов. Генеральная Ассамблея ООН в связи с финансовыми затруднениями разрешила открыть эту новую Конвенцию для подписания на церемонии подписания, которая будет проведена 23 сентября 2009 года в Роттердаме (Нидерланды), и рекомендовала в дальнейшем называть закрепленные в этой Конвенции нормы «Роттердамскими правилами».

При разработке этой Конвенции учитывалось, что помимо юридической стороны, она будет иметь и большое торгово-политическое значение с точки зрения мировой торговли и главенствующей роли морского транспорта в перевозках грузов. В практическом плане при выработке Конвенции, центральным пунктом которой является, в конечном счете, установление рамок ответственности перевозчика за сохранность грузов, объективно имеет место столкновение интересов судовладельцев и грузовладельцев по этому поводу, прежде всего. Поиск сбалансированного правового режима оказывается исключительно трудным делом, что подтвердил и опыт работы над данным проектом. В результате была разработана очень подробная (почти 100 статей) и юридически сложная Конвенция, в которой достигнут возможный компромисс с позицией как перевозчиков, так и грузоотправителей и грузополучателей, а также страховщиков. При этом, однако, отмечалось, с одной стороны, что некоторые положения являются уступкой перевозчику, а с другой стороны, что некоторые положения, напротив, устраивают его ответственность.

В условиях отсутствия унифицированных правил о смешанных перевозках было решено установить, что договор может наряду с перевозкой морским транспортом охватывать и перевозку другими видами транспорта (концепция «море плюс»). (Отсюда и само нестандартное название новой Конвенции). Иными

словами стороны могут, если того пожелают, договориться об использовании других видов транспорта до погрузки на судно или после выгрузки с судна. Тем самым может достигаться цель перевозки «от двери до двери» на основании одного договора. Поскольку перевозки на других видах транспорта регулируются собственными конвенциями (ж/д, авто, авиа и пр.), необходимо было отрегулировать вопрос о соотношении с их правилами. Предлагалось вместе с тем включить оговорку, позволяющую применять конвенцию только к морским перевозкам, однако это не было принято.

Положения транспортных конвенций об ответственности перевозчиков носят обычно императивный характер. В данном случае, было решено предусмотреть возможность заключения сторонами так называемых «договоров об организации перевозок» в случаях, когда речь идёт о перевозках сериями партий в течение согласованного периода времени. В этом случае стороны могут отступать от императивных правил конвенции, в том числе касательно оснований и пределов ответственности перевозчика. (Конвенция касается перевозок, осуществляемых на основании транспортного документа (коносамент и пр.) и не регулирует чартерных перевозок, в рамках которых права и обязанности сторон определяются их соглашением).

Для транспортных конвенций характерным является установление предела ответственности перевозчика за утрату или повреждение грузов в условных расчётных единицах, которые за тем каждое государство переводит в национальную валюту. В данном случае некоторые разработчики выступали за установление пределов ответственности, предусмотренные в Правилах Гаага-Висби, в то время как многие другие считали таковые слишком низкими. В результате дискуссий были приняты следующие цифры в расчётных единицах х МВФ («специальных правах заимствования»): 875 за место груза или 3 за кг веса брутто.

В части оснований ответственности перевозчика было решено принять принцип вины (как это принято и в Правилах Гаага-Висби, и в Гамбургских правилах) и, вместе с тем, использовать иллюстративный перечень обстоятельств, наличие которых должно служить доказательством отсутствия вины перевозчика (как это принято в Правилах Гаага-Висби, хотя и с некоторыми модификациями). Однако в этот перечень не включено одно из практически очень важных правил, именуемое обычно «навигационной ошибкой»: перевозчик не должен отвечать за ошибки капитана в управлении судном. В действительности весьма нередко аварии, приводящие и к ущербу по грузу, происходят из-за ошибок капитана, экипажа, лоцмана, за что теперь (в отсутствие навигационной оговорки) перевозчик должен будет отвечать за действия своих служащих.

Большое внимание в новой Конвенции уделено порядку разрешения споров из договора международной перевозки в условиях, когда приём, перегрузка, сдача груза происходят на территории различных государств.

Что касается арбитража, то данные правила сохраняют возможность включать в договор условие о постоянно действующем арбитраже с тем, однако, что по желанию истца разбирательство спора (по регламенту такого арбитража) будет происходить не в месте (стране) его нахождения, а в другой стране.

Отсутствие единообразия в правовом режиме, регулирующем морскую международную перевозку грузов, о чём упоминалось в Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/62/122, обусловлено тем, что в настоящее время действуют, как отмечалось выше две конвенции - Правила Гаага-Висби и Гамбургские правила. Вступление в силу новой Конвенции 2008 г. означало бы появление третьего международно-правового инструмента. Судя по прогрессу других унификационных документов, разработанных ЮНСИТРА Л, географическое распространение новой Конвенции в целях достижения желаемого единообразия потребует немалого времени.

Нынешний правовой режим, который регулирующий морскую международную перевозку грузов, не единообразен и не учитывается должным образом современная практика перевозки, а также использование электронных транспортных документов.

Принятие единых правил для регулирования морских перевозок будет способствовать правовой определенности, а также повысит эффективность международной перевозки грузов и будет содействовать торговле и экономическому развитию, как на национальном, так и на международном уровнях.

Список литературы / Referenses

1. *Иванов Г.Г., Маковский А.Л.* Международное частное морское право. Ленинград. «Судостроение», 1984. 280 с.
2. *Маковский А.Л.* Международное частное морское право (понятие и источники). М. Транспорт, 1974. 62 с.