УДК 341.225
DOI 10.25688/2076-9113.2020.40.4.05

В. А. Косовская

Эффективность современного международно-правового регулирования морских перевозок грузов[1]

Реалии сегодняшнего дня показывают, что в правовом регулировании международных морских перевозок грузов сохраняются проблемы, обусловленные в первую очередь отсутствием единообразия в источниках международного частного морского права. В статье проанализированы актуальные на сегодняшний день международные унифицированные источники обычного и договорного происхождения. Особое внимание уделяется вопросам сферы распространения положений конвенций, ответственности перевозчика, основным транспортным документам.

Ключевые слова: морские перевозки; международные обычаи; международные договоры; Гаагские правила; Гаагско-Висбийские правила; Гамбургские правила; Роттердамские правила.

Одной из целей использования Мирового океана является транспортировка по морским путям грузов и пассажиров, в связи с чем отношения, складывающиеся в процессе перевозки, занимают одно из центральных мест в сфере торгового мореплавания. Их регулирование осуществляется правовыми нормами, имеющими специфический характер, который, по справедливому замечанию А. Л. Маковского [5, с. 4–5], обусловлен рисками торгового мореплавания, присутствующими и сопровождающими деятельность человека в Мировом океане с момента начала его освоения и до сегодняшнего дня. Именно поэтому многие нормы морского права либо не имеют аналогов в других отраслях права, либо являются весьма специфическими и совершенно нестандартно регулируют данные отношения.

[1] Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 20-011-00770 «Эффективность правового регулирования и преодоления кризисов в праве: теоретическое и историко-правовое измерения».

© Косовская В. А., 2020

При этом существенную роль в регуляции такого рода отношений играют нормы, унифицированные по своей природе, как обычного, так и договорного происхождения. Это объясняется тем, что мореплавание имеет всегда международный характер, поскольку торговые пути издавна связывали между собой разные страны и континенты. По сути, вся история торгового мореплавания — это история становления единообразных правил поведения участников перевозочного процесса, начиная с Родосских морских законов, Олеронских свитков, Consolato del mare, сборников Фламандского права, законов Висби и других источников.

Неоспоримым является факт, что древнейшим среди источников морского права является обычай, поскольку именно с помощью такого источника можно гибко реагировать на специфические особенности данной сферы деятельности.

В юридической науке отмечается, что процесс формирования такого источника, как обычай, является сложным и продолжительным, поскольку в его основе лежит цепочка многократных повторений фактических отношений. Но, появившись, обычай может рассчитывать на долгую и продолжительную жизнь и, несмотря на свою консервативность, на переход «по наследству» другим поколениям регуляторов общественных отношений [2, с. 183].

Классическим примером международного кодифицированного обычая являются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии. Этот обычай санкционирован государством. В Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации[2] (п. 2 ст. 285) имеется прямая ссылка на применение этих правил при распределении общеаварийных убытков.

Йорк-Антверпенские правила имеют длительную историю и характеризуются в науке как старейший регулятор одного из наиболее сложных институтов международного торгового мореплавания — общей аварии. Данный документ представляет собой свод обычных норм, которые регулируют правоотношения сторон морской перевозки груза при возникновении общеаварийных убытков [4, с. 69].

При этом Йорк-Антверпенские правила не являются застывшими и статичными нормативными установками, с момента появления они продолжают порождать дискуссии специалистов в области торгового мореплавания, подвергаясь в процессе своего существования достаточно частым изменениям и дополнениям, принимаемым на международных конференциях. Это объясняется существенными изменениями, которые происходят в судоходстве: меняются размеры и конструкция судов, все шире применяются информационные технологии. Как следствие, уходят в историю отдельные виды общей аварии, появляются новые ситуации, требующие чрезвычайных расходов или пожертвований ради спасения общего морского предприятия. Возможность внесения соответствующих изменений дает основания говорить о высокой эффективности применения данного международного обычая, при сохранении

[2] См.: «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 13.07.2020) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 20.05.2020).

в нем основополагающих признаков, характеризующих общеаварийные убытки — намеренный, разумный, чрезвычайный характер расходов и пожертвований, предпринятых ради общей безопасности.

Основу конвенционного регулирования международных морских перевозок на сегодняшний день составляют следующие международные договоры: Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Гаагские правила), Протоколы изменений и дополнений к Брюссельской конвенции 1968 года и 1979 года (Гаага-Висбийские правила), Конвенция ООН о морской перевозке груза 1978 года (Гамбургские правила) и Конвенция ООН о договорах полностью или частично международной морской перевозки груза 2008 года (Роттердамские правила). Необходимо при этом отметить, что становление международных норм коснулось в первую очередь договоров морской перевозки грузов, заключение которых подтверждалось выдачей коносамента.

Когда перевозка морем осуществляется на основании другого вида договора, а именно рейсового чартера, то регулирование такого вида перевозки идет по нормам национальных морских законов государств, носящих диспозитивный характер, а также в основу могут быть положены проформы, представляющие собой примерные условия того или иного договора [1, с. 47].

Договора рейсового чартера, относящиеся к перевозкам нерегулярного характера, когда фрахтователю для перевозки предоставляется все судно либо его отдельные части, а также договора аренды морских судов (тайм-чартер и бербоут-чартер) практически не подверглись процессам конвенционного регулирования, поскольку в процессе развития торговой практики союзами и ассоциациями участников морских перевозок были выработаны стандартные условия этих договоров (проформы), охватывающие все нюансы чартеров. Свобода договорных отношений и добросовестная морская практика позволили сложиться удобной и гибкой системе диспозитивного регулирования такого рода отношений. Имея возможность изменить условия проформы, дополнить их или сократить, стороны на практике охотно и активно пользуются данными правовыми инструментами (проформы Дженкон, Балтайм, Беркон и т. д.).

В морских законодательствах многих государств закреплено положение о возможности осуществления перевозки только на основании чартера, без выдачи коносамента, условия которого стороны согласовывают по своему усмотрению. И только при выдаче коносамента определенные нормы морского права становятся императивными (например, требования о приведении судна в мореходное состояние, условия и пределы ответственности перевозчика и др.).

Объединение существующих обычаев в сфере коносаментных перевозок и приведение их в конвенционный вид было осуществлено в рамках Брюссельской дипломатической конференции в 1924 году. Принятая Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте базировалась на Правилах о коносаменте 1921 года, своего рода своде обычных норм, опирающихся

на английское морское право. Основной целью принятия такой конвенции, так же как и предшествовавших ей правил, являлась стабилизация роли коносамента в финансовом обороте, достигается путем устранения коллизий норм, регулирующих морскую перевозку.

Положения Гаагских правил предусматривают рассмотрение решающих аспектов морской перевозки грузов. Такими краеугольными моментами являются сам коносамент (товарно-транспортная накладная), а именно его реквизиты и порядок совершения. Особое внимание уделено ответственности перевозчика за убытки, которые понес грузовладелец, а также порядку предъявления требований к морскому перевозчику. Перевозчик выдает коносамент при условии предъявления погрузочного поручения, в котором обязательно указываются основные данные о грузе, включая его количество, внешний вид и состояние. Если же что-либо из перечисленного отсутствует, коносамент не будет являться ценной бумагой.

Поскольку в любых договорных отношениях центральное место занимает вопрос об ответственности сторон за неисполнение ими своих обязательств, Гаагские правила, как упоминалось ранее, не обошли стороной вопрос об ответственности перевозчика за несохранность груза. В Конвенции приведены обстоятельства, которые являются основанием для освобождения морского перевозчика от ответственности. В своем большинстве это ситуации, когда вина перевозчика отсутствует (например, опасности и случайности на море, пожар, спасение людей и имущества). Исключением является правило о навигационной ошибке, т. е. ошибке в судовождении или управлении судном.

Бремя доказывания отсутствия вины, которая презюмируется в соответствии с нормами обязательственного права, лежит на стороне, нарушившей обязательство, т. е. перевозчике.

Гаагские правила распространяют свое действие на все случаи ответственности перевозчика перед грузовладельцем, даже когда груз был поврежден или утерян. Данные положения являются обязательными и не подлежат игнорированию.

Однако такие установки совершенно не были восприняты грузовладельцами, особенно в случае освобождения от ответственности при наличии вины перевозчика (правило о навигационной ошибке). Данные нормы проистекают из англосаксонских корней сложившихся обычаев, стоявших в первую очередь на защите прав судовладельцев. Еще одной причиной появления такого правила, как навигационная ошибка, явилось желание перераспределить риски, сопровождающие торговое мореплавание испокон веков, и возложить это бремя не только на плечи судовладельца, но и на владельцев груза. В противном случае, т. е. если бы перевозчик не имел возможности ссылаться на навигационную ошибку и нес ответственность в полном объеме, успешное развитие морской перевозочной деятельности явно было бы затруднено.

Многие исследователи отмечают эту особенность Гаагских правил, указывая на то, что данный документ принят в целях защиты интересов перевозчика,

отмечая при этом некоторые изъятия из предусмотренных правил возложения ответственности (в частности, правило о навигационной ошибке (п. 2 «а» ст. 4).

Изменения и дополнения, принятые в Протоколах 1968 и 1979 годов и окончательно закрепившие обновленный вариант Брюссельской конвенции (Правила Гаага-Висби), коснулись расширения сферы действия Конвенции, изменения пределов ответственности перевозчика, введения контейнерной оговорки. Российская Федерация ратифицировала Брюссельскую конвенцию именно в таком ее варианте только в 1998 году, однако в предыдущие годы положения Кодекса торгового мореплавания СССР в части договора морской перевозки уже содержали в себе имплементированные нормы вышеназванного международного соглашения, чтобы не ставить советские пароходства в менее выгодные условия, чем иностранные компании.

Ответственность перевозчика строилась в новой редакции конвенции на тех же принципах, что и прежде, оставаясь при этом по традиции ограниченной — перевозчик нес ответственность за реальный ущерб, не выше тех пределов, которые были зафиксированы (менялись эквивалентные единицы их исчисления), при сохранении перечня обстоятельств, освобождающих его от ответственности.

Во многом благодаря усилиям объединений грузовладельцев, которые стремились уйти от режима ответственности, закрепленного в Гаагско-Висбийской конвенции, в 1978 году появилась новая Конвенция ООН о морских перевозках грузов, именуемая как Гамбургские правила. Что примечательно, данные правила оказались не в достаточной мере востребованными, хотя и были направлены на более углубленное регулирование морских перевозок (в частности, была произведена попытка увеличения уровня ответственности перевозчика). Причиной такой ситуации послужила сложившаяся практика, а также отработанные механизмы применения Гаага-Висбийских правил. Таким образом, использование новых источников регулирования требует определенного, как правило, длительного промежутка времени, что дает возможность предположить о стабильности сложившейся ситуации на ближайшее будущее [3, с. 266].

Следует отметить, что Роттердамские правила, появившиеся позднее, также возымели сложности с реализацией. Государства никак не могут сойтись в единстве мнений и пойти на их подписание и ратификацию. Важным также является то, что предлагаемый обновленный режим перевозок морским транспортом вряд ли поможет судовладельцам почувствовать себя более защищенными, поскольку на сегодняшний день коммерческая составляющая данного процесса не имеет необходимости в таких изменениях. Напротив, внедрение нового режима внесет смуту в процесс морских перевозок и только усложнит его.

Несомненно, Роттердамские правила более подробно регулируют вопросы, связанные с договором морской перевозки грузов, в частности обязанности и ответственность перевозчика и грузоотправителя, также уделено внимание изданию и обороту электронных документов, применяемых в данной сфере, однако сегодня эти правила не имеют юридической силы.

Исходя из буквального толкования термина «полностью или частично» в названии данного международного договора, можно говорить о возможности распространения его норм не только на перевозки морем, но и другими видами транспорта.

Если говорить об иерархии международных договоров в сфере морских перевозок, имея в виду основные вышеперечисленные Конвенции, необходимо отметить, что в случае принятия Роттердамских правил не возникнет спорная ситуация относительно того, нормы какого документа следует применять. Ответ следует из ст. 89 Роттердамских правил, где прописано о том, что все присоединившиеся к ним страны берут на себя обязательства денонсировать либо Гаагско-Висбийские, либо Гамбургские правила (смотря какие были ранее приняты тем или иным государством). Таким образом исключается всякая возможность внесения путаницы по поводу действия тех или иных правовых норм и положений. Такое требование о денонсации является разумным, поскольку принятие Роттердамских правил было направлено как раз на замену двух действующих правовых режимов, предусмотренных Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами, которые при их совместном применении могут стать источниками многих проблем, связанных с возникновением отличий от них во внутригосударственном правовом регулировании и появлением возможности различного судебного толкования идентичных вопросов.

Основной целью создания новой конвенции (Роттердамских правил) являлось создание таких правовых условий для международных перевозок, которые бы представляли собой систему стандартов, обладающих правовой определенностью, необходимой для эффективного регулирования межгосударственных торговых отношений.

Исходя из существующего на данный момент общеевропейского отказа от пользования этими правилами, перспективы вступления их в силу кажутся неопределенными. Несмотря на то что правила довольно полно охватывают наземную составляющую перевозок, расширенно трактуя перевозки «от двери до двери» (особая логистическая схема), Роттердамские правила являются принципиально морской конвенцией, поскольку большая часть норм регулирует особенности морской перевозки грузов [6, с. 32].

В условиях неэффективности традиционных правовых конструкций (международно-правового и национально-правового регулирования) на первый план выходит «мягкое» право и lex mercatoria. Международные транспортные организации принимают тексты модельных актов, рекомендаций, типовых коносаментов. Крупные судоходные компании также разрабатывают и применяют типовые коносаменты. С помощью указанных процессов оперативно и гибко восполняются пробелы правового регулирования. Данная ситуация в целом характерна для регулирования всех видов перевозок.

В условиях достаточного количества унифицированных международных норм различного происхождения коллизионные принципы выбора применимого права в правовом регулировании договоров морской перевозки груза

уходят на второй план. Судебная практика и практика разрешения такого рода споров в международном коммерческом арбитраже свидетельствуют о том, что стороны договора все же фиксируют свое волеизъявление относительно компетентного правопорядка в соответствующих оговорках о применимом праве. К договору морской перевозки, как к любому другому договорному правоотношению, в полной мере применим основной принцип выбора права — автономия воли сторон. В противном случае, когда стороны не воспользовались своим правом, будет применяться право той страны, где прописано место жительства или основное место деятельности перевозчика, что закреплено и в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, и в Гражданском кодексе Российской Федерации.

Современные морские перевозки, как и торговые отношения в целом, в последние десятилетия претерпевают существенные новации, связанные с переходом от документарных бумаг к электронному обороту, что не могло не отразиться и на их правовом регулировании. В частности, Международный морской комитет в рамках своей правотворческой деятельности подготовил в 1990 году и рекомендовал Правила для электронных коносаментов, которые предполагают использование средств электронного сообщения для передачи расписок о приеме груза к перевозке.

Рассматривая международные соглашения в сфере морских перевозок, невозможно не упомянуть и другие источники международного характера, напрямую не относящиеся непосредственно к перевозочному процессу, но его сопровождающие в той или иной степени. Такой глобальный документ, как Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, охватывает вопросы разграничения морских пространств. Унификации подверглись нормы о спасении судов и имущества, возмещении убытков от столкновения судов, загрязнения моря нефтью и опасными веществами, об аресте морских судов, залоге и ипотеке, а также многие другие аспекты торгового мореплавания.

Неохваченные международной договорной унификацией институты морского права (например, морское страхование, фрахтование судов и некоторые другие) традиционно регулируются с помощью обычных норм, на протяжении длительного времени складывающихся в морской практике. Многочисленные международные соглашения и унифицированные обычаи в своей совокупности можно рассматривать как достаточно стройную систему унифицированных норм, позволяющих на сегодняшний день достаточно эффективно регулировать процесс перевозок грузов морем.

Таким образом, рассмотрев инструменты международно-правового регулирования морских перевозок груза, можно отметить, что основной проблемой выступает отсутствие единообразия в международных источниках и трудности в их правильном применении. Несмотря на появление новых конвенций, в области морских перевозок уже сформировалась определенная, достаточно предсказуемая, судебная практика, позволяющая реализовывать сложившиеся механизмы международно-правового регулирования в данной области.

Как уже отмечалось, предшественником Роттердамских правил в их действующем варианте были Гаага-Висбийские правила, которые являлись улучшенным вариантом Гаагских правил и пришли им на смену. Принятые далее Гамбургские правила не имели успеха в своем распространении. При этом многочисленные перевозчики построили и продолжают строить отношения со своими клиентами посредством совершения и принятия своих проформ коносаментов, и замена уже понятного и отработанного ими правового режима представляется делом нецелесообразным и трудоемким. В связи с вышесказанным было бы неразумно думать, что Роттердамские правила с легкостью и быстротой войдут в систему правового регулирования морских перевозок и станут главным регулятором таких отношений. Возможно, это будет решено в отдаленном будущем.

Литература

1. Алешина А. В. Договор международной морской перевозки груза: понятие и виды // Вестник Санкт-Петербургской юридической академии. 2015. № 1 (26). С. 46–50.

2. Бабаджанов И. Х., Сальников М. В. Трансформация обычаев в праве на постсоветском пространстве // Мир политики и социологии. 2015. № 1. С. 180–197.

3. Бутакова Н. А. Проблемы правового регулирования морской перевозки грузов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 6. Ч. 2 (56). С. 37–39.

4. Касаткина А. С., Кобахидзе Д. И. Эволюция Йорк-Антверпенских правил об общей аварии как источника международного частного права // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. 2016. № 4. С. 68–82.

5. Маковский А. Л. Международное частное морское право (понятие и источники). М.: Транспорт, 1974. 64 с.

6. Турова В. Е. Роттердамские правила — новый современный подход к системе морских перевозок грузов // Научные тенденции: Юриспруденция: сборник трудов по материалам V Международной научной конференции. М.: ЦНК МНИФ «Общественная наука», 2017. С. 31–32.

Literatura

1. Aleshina A. V. Dogovor mezhdunarodnoj morskoj perevozki gruza: ponyatie i vidy` // Vestnik Sankt-Peterburgskoj yuridicheskoj akademii. 2015. № 1 (26). S. 46–50.

2. Babadzhanov I. X., Sal`nikov M. V. Transformaciya oby`chaev v prave na postsovetskom prostranstve // Mir politiki i sociologii. 2015. № 1. S. 180–197.

3. Butakova N. A. Problemy` pravovogo regulirovaniya morskoj perevozki gruzov // Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul`turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy` teorii i praktiki. 2015. № 6. Ch. 2 (56). S. 37–39.

4. Kasatkina A. S., Kobaxidze D. I. E`volyuciya Jork-Antverpenskix pravil ob obshhej avarii kak istochnika mezhdunarodnogo chastnogo prava // Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 11: Pravo. 2016. № 4. S. 68–82.

5. Makovskij A. L. Mezhdunarodnoe chastnoe morskoe pravo (ponyatie i istochniki). M.: Transport, 1974. 64 s.

6. Turova V. E. Rotterdamskie pravila — novy`j sovremenny`j podxod k sisteme morskix perevozok gruzov // Nauchny`e tendencii: Yurisprudenciya: cbornik trudov po materialam V Mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii. M.: CNK MNIF «Obshhestvennaya nauka», 2017. S. 31–32.

V. A. Kosovskaya

The Effectiveness of Modern International Legal Regulation of Sea Freight Shipment

The realities of today show that in the legal regulation of international maritime transportation of goods, problems persist, primarily due to the lack of uniformity in the sources of private international maritime law. The article analyzes the currently relevant unified international sources of conventional and contractual origin. Particular attention is paid to the issues of the scope of the provisions of the conventions, carrier liability, basic transport documents.

Keywords: sea transportation; international customs; international agreements; The Hague Rules; The Hague-Visby Rules; Hamburg rules; Rotterdam Rules.