

Владимир Николаевич КОВАЛЬ

Севастопольский государственный университет

Университетская ул., д. 33, Севастополь, 299053, Российская Федерация

v.n.koval@sevsu.ru

ORCID: 0000-0003-1255-920

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО ЧАСТНОГО ПРАВА В МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

ВВЕДЕНИЕ. В данной статье подробно проанализированы наиболее актуальные положения норм международного частного права в морских перевозках грузов – Гаагских, Гааго-Висбийских, Гамбургских и Роттердамских правил. Исследуется развитие морских конвенций о перевозках грузов морем от минимальных стандартов, устанавливающих обязательства и ответственность перевозчика, до подробно унифицированных правовых систем, регулирующих коносаментные перевозки. Анализируется развитие регулирования важнейших институтов: ответственности и обязанностей перевозчика, ответственности грузоотправителя; новеллы о транспортных записях.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. Особое место в исследовании уделено проведению сравнительного анализа, выявлению различий между положениями морских конвенций о грузоперевозках, а также изучению основных достоинств и недостатков конвенционного закрепления основных правил, направленных на урегулирование отношений по трансграничной грузоперевозке морем.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ. Эволюция положений морских конвенций демонстрирует их модернизацию в каждом следующем варианте с тенденцией к расширению сферы территориального и предметного применения, включающей регулирование таких важнейших в сфере международных перевозок областей как ответственность перевозчика и переход

бремени доказывания, детализацию регламентирования использования коносаментов. Обоснован тезис, что взаимное сосуществование трех международных режимов регулирования морских перевозок (Гаагских, Гааго-Висбийских и Гамбургских правил) нарушило его единообразие. Реализация положений Роттердамской конвенции, содержащих подробную регламентацию всех сторон договора морской перевозки груза, в перспективе будет способствовать заполнению правовых пробелов, которые до этого времени восполнялись нормами национального законодательства, что, в свою очередь, приводило к различиям между правовыми нормами отдельных стран и к значительному числу судебных разбирательств. Обоснован вывод, что для решения проблемы международно-правовых коллизий необходимо достижение консенсуса по поводу ратификации международного акта, который бы унифицировал правила международной морской перевозки грузов. Для суверенных государств при этом актуальным является принятие таких нормативно-правовых актов, которые будут защищать интересы соответствующих перевозчиков, а также возможность ратификации конвенций с оговорками и изъятиями.

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ. В исследовании обосновывается вывод о необходимости совершенствования спорных норм национального законодательства и восполнения лакун, вследствие наличия которых возникают судебные

разбирательства, и включении норм современных международных морских конвенций, содержащих актуальные и полезные для участников данных правоотношений положения, в законодательство Российской Федерации, с учетом механизма влияния зарубежного права на контрактные и внедоговорные отношения между юридическими и физическими лицами, а также на основе соблюдения баланса интересов крупных судоходных и грузовладельческих компаний России.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Гаагские правила 1924 г., Гааго-Висбийские правила 1968 г., Гамбургские

правила 1978 г., Роттердамские правила 2008 г., морские перевозки, международное частное право, источники правового регулирования, международно-правовые коллизии

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Коваль В.Н. 2024. Особенности применения норм международного частного права в морских перевозках. – Московский журнал международного права. № 2. С. 33–45. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2024-2-33-45>

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

LAW OF THE SEA

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2024-2-33-45>

Vladimir N. KOVAL

Sevastopol State University

33, Universitetskaya st., Sevastopol, Russian Federation, 299053

v.n.koval@sevsu.ru

ORCID: 0000-0003-1255-920

Research article

UDC: 341

Received 10 January 2024

Approved 18 March 2024

FEATURES OF THE APPLICATION OF INTERNATIONAL PRIVATE LAW IN MARITIME TRANSPORT

INTRODUCTION. *This article analyzes in detail the most relevant provisions of the norms of private international law in the maritime transport of goods – the Hague, Hague-Visby, Hamburg and Rotterdam Rules. The development of maritime conventions on the carriage of goods by sea is studied from minimum standards establishing the obligations and responsibilities of the carrier to detailed unified legal systems regulating bill of lading. The development of regulation of the most important institutions is analyzed: the responsibility and duties of the carrier; the responsibility of the shipper; novels about transport records.*

MATERIALS AND METHODS. *A special place in the study is given to conducting a comparative analysis, identifying differences between the provisions of*

maritime conventions on cargo transportation, as well as studying the main advantages and disadvantages of the convention fixing the basic rules aimed at regulating relations on cross-border cargo transportation by sea.

RESEARCH RESULTS. *The evolution of the provisions of the maritime conventions demonstrates their modernization in each subsequent version, with a tendency to expand the scope of territorial and substantive application, including more modern regulation of such important areas in the field of international transportation as carrier liability and the transfer of the burden of proof, detailing the regulation of the use of bills of lading. The thesis is substantiated that the mutual coexistence of three international regimes*

regulating maritime transport (the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules) violated its uniformity. The implementation of the provisions of the Rotterdam Convention, which contain detailed regulation of all parties to the contract for the carriage of goods by sea, in the future will contribute to filling legal gaps that until then were filled by the norms of national legislation, which, in turn, led to differences between the legal norms of individual countries and to a significant number of court proceedings. To solve the problem of international legal conflicts, in our opinion, it is necessary to reach a consensus on the ratification of an international act that would unify the rules for the international carriage of goods by sea. For sovereign states, it is relevant to adopt such regulations that will protect the interests of the relevant carriers, as well as the possibility of ratifying conventions with reservations and exceptions.

DISCUSSION AND CONCLUSIONS. The study substantiates the conclusion that it is necessary to improve the controversial norms of national legislation, as a result of which judicial proceedings arise, and the

inclusion of the norms of modern international maritime conventions containing relevant and useful provisions for participants in these legal relations in the legislation of the Russian Federation, taking into account the mechanism of influence of foreign law on contractual and non-contractual relations between legal entities and individuals, and also on the basis of maintaining a balance of interests of large shipping and cargo companies in Russia.

KEYWORDS: Hague Rules 1924, Hague-Visby Rules 1968, Hamburg Rules 1978, Rotterdam Rules 2008, sea transport, international transport law, sources of legal regulation, international legal conflicts

FOR CITATION: Koval V.N. Features of the Application of International Private Law in Maritime Transport. – *Moscow Journal of International Law*. 2024. No. 2. P. 33–45. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2024-2-33-45>

The author declares the absence of conflict of interest.

1. Введение

Становление мировой системы международной торговли в значительной степени обеспечил морской транспорт – существенный объем всех межконтинентальных перевозок занимают морские перевозки. Трансграничная транспортировка грузов представляет собой одну из главных разновидностей международного сотрудничества, и ее эволюции в наступившую эпоху перекраивания геоэкономической карты мира оправданно уделяется особое внимание. Затруднения правоприменения в данной сфере вызываются, прежде всего, тем, что данная область права действительно является чрезвычайно сложной, что объясняется реалиями судоходной отрасли, а также многочисленными коллизиями внутринациональных и международных правовых норм.

Перманентной проблемой юридической регламентации системы морских перевозок является отсутствие единообразного системного подхода в источниках международного частного морского права, и, как следствие, противоречивость в их применении в случае возникновения споров об ответственности перевозчика, особенностях содержания и использования транс-

портных документов, а также в вопросах подсудности. В условиях реконструкции мировой международно-правовой системы мира востребованными становятся исследования эволюции системы основных международных соглашений, посвященных регулированию перевозок грузов морем, и особенностей их применения в современной действительности.

Положения международных морских конвенций, посвященных перевозкам грузов, и их эволюция исследовались такими отечественными учеными, как А.С. Скаридов, А.Г. Калпин, А.С. Касаткина и др. [Скаридов 2020:4; Калпин 2010:85; Касаткина, Кобахидзе 2016:68]. Среди зарубежных исследователей можно назвать Х. Гинзки, Дж. Берджерон, З. Пепловскую-Дабровскую и др. [Ginzky, Singh, Markus 2020:103823; Blount, Bergeron 2019:91; Dragun-Gertner, Peplowska, Рус 2011:411].

Целью данного исследования является изучение особенностей становления и развития системы международно-правового регулирования морских перевозок грузов, а также поиска путей преодоления сложностей применения основных международных соглашений в этой сфере. Для этого необходимо рассмотреть редакции важнейших международных конвенций,

посвященных морским перевозкам грузов, применение которых остается основной причиной международно-правовых коллизий, прежде всего, в сфере деликтных обязательств.

2. Исследование

Методологию исследования составили метод научного анализа, сравнительно-правовой метод, который позволил осуществить подробный анализ норм конвенций, регулирующих международные морские перевозки грузов, а также формально-юридический метод.

2.1. Гагские правила

Основным международным документом, который принимался для унификации правовых положений об обращении таких транспортных документов, как коносаменты, является Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах, разработанная Международной ассоциацией юристов при участии Международной торговой палаты, и принятая 25 августа 1924 г. в Брюсселе – Гагские правила (Брюссельская конвенция)¹.

Состоит Конвенция из 16 статей, ратифицировали ее 74 страны (однако впоследствии Великобритания и Нидерланды ее денонсировали).

Значение Гагских правил заключается в том, что ими установлены такие ключевые термины, как перевозчик, договор перевозки, грузы, судно и перевозка грузов. «Перевозчиком» в Правилах назван собственник судна или фрахтователь, если он является стороной договора перевозки с отправителем. Договор перевозки, согласно Правилам, носит ограничивающий характер, устанавливая сферу действия только по таким соглашениям, которые сопровождаются коносаментом или иным товарораспорядительным документом. Грузами в этой Конвенции названы любые предметы и товары, исключая живых животных, а также груз, перевозимый на палубе. Перевозка грузов определяет момент начала действия Правил – с момента погрузки грузов на борт судна и до их выгрузки с судна. Действие Конвенции ограничено ст. 10 Правил, которой сразу была установлена достаточно узкая географическая сфера применения².

В Конвенции раскрыты обязанности перевозчика, и важнейшим положением стало указание в ее тексте на то, что условия договора не могут ограничивать, по сравнению с Конвенцией, его ответственность. Были установлены срок и форма заявления об убытках, однако явным упущением разработчиков Правил стало отсутствие урегулирования вопросов ответственности перевозчика в случае задержки им доставки груза.

Конвенция зафиксировала предел ответственности перевозчика – убытки, не превышающие 100 фунтов стерлингов за единицу груза (п. 5 ст. 4 Конвенции) и период ответственности – с момента начала перевозки грузов / момента погрузки грузов на борт судна до момента окончания перевозки/выгрузки грузов с судна. Сложность применения Правил обнаружилась при определении единицы груза, в случае контейнерных перевозок или перевозок в иных приспособлениях для транспортировки в отсутствие указаний в коносаменте природы и стоимости груза, а также значительного обесценивания данной суммы вследствие инфляции и утраты ею актуальности. Гагские правила также учредили открытый перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за утрату груза, причинения ему иных убытков.

Гагский правовой режим вводился для достижения баланса интересов сторон договора морской перевозки, однако важнейшим недостатком, который негативно отразился на процессах унификации Гагских правил, стала внесенная в протокол их подписания возможность привести Конвенцию в действие путем включения ее положений в национальное законодательство в соответствующей этому законодательству форме. Этой опцией воспользовались многие государства, инкорпорировавшие Гагские правила в собственное законодательство. Различие вышеозначенных форм инкорпорирования привели к расхождениям в трактовках Правил и не позволили создать единую систему регулирования морских перевозок, породив множественность коллизий. Подвергались многочисленной критике также дефекты положений, устанавливающих период перевозки грузов и ответственности перевозчика, противоречия, которые имелись между ними и потребовали дальней-

¹ Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гагские правила) (Брюссель, 25 августа 1924 г.). – *Справочно-правовая система «Гарант»*. URL: <https://base.garant.ru/2540722/> (дата обращения: 12.09.2022).

² Там же.

шего усовершенствования. Это позволило грузоотправителям предъявлять иски к агентам и служащим перевозчика на основании деликта. Впоследствии подобные разбирательства явились основанием введения так называемых Гималайских оговорок (Himalaya clause) [Sweeney 2005:178].

2.2. Правила Гаага-Висби

Новые правила, которые получили название Гааго-Висбийских правил (Правила Гаага-Висби), состоят из консолидированного текста Брюссельской конвенции, измененного Протоколами 1968 г. и 1979 г.³ Многие страны отказались принять Гааго-Висбийские правила, ранее присоединившись к Гаагским правилам 1924 г., иные страны перешли на Правила Гаага-Висби, но впоследствии не приняли протокол SDR 1979 г. В 1998 г. Россия присоединилась к Правилам Гаага-Висби.

Правила Гаага-Висби, по сравнению с предыдущими, расширено стали применяться к коносаментам, относящимся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если перевозка осуществляется из порта, находящегося в договаривающемся государстве; к коносаментам, выданным в договаривающемся государстве; либо если договор содержит указание на то, что правила Конвенции к нему применяются (ст. 10 Правил). Правила содержат специальное указание, что они применимы и при комбинированных (смешанных) международных морских перевозках грузов. Территориальная сфера применения Правил определена перевозками из порта государства-участника, что сделало их более широко используемыми в плане географии.

Новеллами, введенными Правилами Гаага-Висби, явились изменения объема ответственности перевозчика и закрепление расчетной единицы в золотом измерении. Правила установили применение предела ответственности к фактическому числу мест, которые занимает контейнер. Кроме того, было установлено, что перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение палубного груза. Согласно Правилам, сумму возмещения рассчитывают на день отгрузки в порту прибытия, и она определяется исходя из стоимости утраченного груза (либо рыночной цены на аналогичные товары)⁴. Данное нововведение,

а также «контейнерная оговорка» были признаны важнейшим достижением Правил в развитии мировой морской торговли.

Правила Гаага-Висби установили возможность перевозчиков формировать собственные проформы коносаментов, содержание которых, однако, не может противоречить их императивным требованиям. Перевозчики, ориентируясь на это положение Гаага-Висбийских правил, стали отрабатывать системы взаимоотношений с клиентами, создавая проформы оригинальных коносаментов. Кроме того, в соответствии с Гаага-Висбийскими правилами договор морской перевозки грузов получил возможность подтверждаться иными товарораспорядительными документами.

Правилами был расширен перечень оснований, освобождающих от ответственности перевозчика, которые, однако, предусматривают условие должной осмотрительности в обеспечении мореходности судна, которую перевозчик обязан проявить. При этом соглашением сторон договора или условиями коносамента пределы ответственности, установленные в Конвенции, могут быть увеличены. В Висбийский протокол было введено специальное положение (4-бис), освобождающее от ответственности агентов и служащих перевозчика наравне с самим перевозчиком. Впоследствии недостатком стали называть указание в тексте на навигационную ошибку как обстоятельство, освобождающее перевозчика от ответственности. Еще одной важной и нерешенной правовой проблемой стали вопросы, связанные с ответственностью и ее пределами при реализации перевозки иными лицами (не перевозчиком), которые являются стороной согласно договору перевозки.

Правила Гаага-Висби, являясь усовершенствованным вариантом Гаагских правил, были главным применяемым правовым актом до принятия Роттердамских правил. За время после принятия Гаага-Висбийского правового режима перевозчики смогли наладить устойчивую систему их применения, постепенно сложилась обширная судебная практика.

Однако практика выявила и недостатки данных правовых режимов, в частности, в области ответственности перевозчика. Примером может являться несовершенство формулировок

³ Правила Гаага-Висби. – *Справочно-правовая система КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/law/podborki/pravila_gaaga-visbi/ (дата обращения: 12.09.2022).

⁴ Там же.

Гаагских и Гааго-Висбийских правил о сфере их применения и определении срока исковой давности, прежде всего, при неправильной доставке груза. В 2018 г. судами Малайзии и Великобритании были приняты противоположные решения о сроках исковой давности при неправильной доставке, в обоих случаях на основе Гаагских правил. В деле *Minmetals South-East Asia Corporation Pte Ltd v. Nakhoda Logistics Sdn Bhd* (2018) Малайзийский апелляционный суд постановил, что действие ст. 6 пр. 6 Гаагских правил не распространяется на случаи неправильной доставки груза (в указанном случае – факт неправильной доставки груза). В решении суда указано, что Гаагские правила применяются к нарушению договора или обязанности, которые имеют место в период между погрузкой и выгрузкой в соответствии со ст. 2 Гаагских правил, и доставка в иное, не указанное в коносаменте, место выходит за рамки ст. 2 Гаагских правил. Соответственно, срок исковой давности в один год не должен применяться в данном случае⁵. В этом же году в деле *Deep Sea Maritime Ltd v/s Monjasa A/S (The Alhani)* Высокий суд Англии постановил, что пр. 6 ст. 3 Гаагских правил должно применяться к искам о неправильной доставке. Суд обосновал решение тем, что широкая формулировка пр. 6 ст. 3 дает основания распространить его действие, как и Гаагских правил в целом, на ущерб от доставки груза в место, не указанное в коносаменте. Суд квалифицировал подобные претензии как претензии о явном нарушении обязательств перевозчика (п. 2 ст. 3 Правил) и вынес решение, удовлетворяющее иск по факту выгрузки и доставки груза ненадлежащему лицу в ином месте. Таким образом, различие в предмете иска состояло во времени неправильной доставки – в течение периода ответственности или после окончания периода ответственности перевозчика. Подобная неоднозначная практика сложилась и в отношении еще одной нерешенной конвенциями проблемы – применении Правил в случаях, если каждый из нескольких перевозчиков выдает свой коносамент.

2.3. Гамбургские правила

Недостатки Правил Гаага-Висби должен был исправить новый документ – Гамбургские правила. Разработка этого документа была инициирована Комиссией Организации Объединенных Наций (ООН) по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) путем принятия нового международного соглашения – Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургских правил)⁶.

Этот объемный, по сравнению с предыдущими, документ разделен на семь частей и состоит из 34 статей. Гамбургские правила внесли уточнения в определение термина «грузоперевозчик» введением понятия «фактического перевозчика» – «лица, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки». В качестве договора морской перевозки правила квалифицировали «любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой». Это положение не только сделало применение данного правового режима более широким по сравнению с Гаагскими и Гааго-Висбийскими правилами в отношении территориального пространства, но и породило новые спорные ситуации. Например, в деле, рассмотренном Верховным судом Австрии на основе Гамбургских правил, № 7Ob173/17t I. *Handelsges.m.b.H. v. S. S.A., Panama, C. Ltd.*, 22 июня 2018 г. устанавливается главным образом вопрос о том, могут ли договоры перевозки грузов по внутренним водным путям без морского участка охватываться определением «договора морской перевозки», содержащимся в ст. 1 (6) Гамбургских правил. По делу о перевозке органической пшеницы в плавучих контейнерах с Украины в Вену по дунайскому водному пути суд отметил, что Гамбургские правила применяются на условиях, указанных в ст. 2, к «договорам морской перевозки» между двумя различными государствами. Сославшись в числе других источников на доклад секретариата Конференции ООН по торговле и развитию

⁵ Пашковская Л. Срок исковой давности при неправильной доставке груза по Гаагским и Гааго-Висбийским правилам 18 марта 2019 г. — *Maritime Law and Practice*. URL: <https://maritimelaw.space/> (дата обращения: 20.10.2022).

⁶ ООН: Конвенция «О морской перевозке грузов», заключена в Гамбурге 31 марта 1978 г. — *Справочно-правовая система КонсультантПлюс*. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=3826> (дата обращения: 12.09.2022).

(ЮНКТАД), суд указал, что использование термина «морской» подтверждает ссылку только на морские перевозки, и пришел к выводу о том, что для применения Гамбургских правил, согласно их ст. 2, должна существовать, по крайней мере, связь с морским транспортом, и установил, что в рассматриваемом деле, поскольку перевозка осуществлялась по дунайскому водному пути, такая связь отсутствует⁷.

Период действия договора морской перевозки грузов и ответственность перевозчика, указанные в Правилах – «от одного порта до другого порта», позволили устранить сложности определения лиц, ответственных за убытки, полученные при погрузке/разгрузке товара. Появилось и новое положение об ответственности перевозчика за задержку при сдаче груза⁸.

В Гамбургских правилах учреждена возможность перевозчика избежать ответственности, если он способен доказать, что принял все меры и проявил должную заботливость в назначении независимого подрядчика (например, в процессе подбора компании для управления судна).

В Гамбургских правилах появилось определение термина «коносамент». Правила также закрепили обязанность перевозчика/фактического перевозчика выдать грузоотправителю коносамент, подписанный капитаном судна, судовым агентом или иным, имеющим на то полномочия лицом со стороны перевозчика. Однако со временем данные положения перестали соответствовать уровню цифровизации морской сферы. Так, в деле, рассмотренном Верховным судом Австрии, № 7 Ob 212/10t P. GmbH v. W. AG от 29 июня 2011 г., на основе Гамбургских правил, решался вопрос о том, может ли договор, заключенный по электронной почте, представлять собой «документ, подтверждающий договор морской перевозки» по смыслу ст. 2 (1) Гамбургских правил. Ответчик регулярно организовывал транспортировку стальных металлоконструкций и воздухонагревателей для компании, занимавшейся строительством сталелитейного завода (штаб-квартиры обеих сторон были расположены в Австрии). Строительная компания и ответчик заключили по электронной почте договор на перевозку воздухонагревателей из Шанхая (Ки-

тай) в Дурбан (Южная Африка). В Китае, где был выдан коносамент, груз был надлежащим образом закреплен на палубе тросами и винтовыми стяжками, но из-за сильных ветров и больших волн один из воздухонагревателей при транспортировке был все же утрачен. Истец, являющийся страховщиком перевозок для этой строительной компании, выплатил компенсацию по страховке и обратился к ответчику с регрессным требованием, утверждая, что ответчик несет ответственность за причиненный ущерб согласно Гамбургским правилам. Истец утверждал, что Гамбургские правила, включая предусмотренный ими режим ответственности, применяются, поскольку обмен электронными сообщениями в целом представляет собой «еще один документ, подтверждающий договор морской перевозки» по смыслу ст. 2 (1) (d) Гамбургских правил. Ответчик заявил возражение, указав, что требования для применения Гамбургских правил не соблюдены, и поэтому любая ответственность ограничивается положениями ст. 660 Торгового кодекса Австрии (UGB). Верховный суд отметил, что коносамент был выдан в государстве, не являющемся стороной Гамбургских правил и что ни в переписке по электронной почте, ни в коносаменте не содержится ссылка на Гамбургские правила. Гамбургские правила предназначены для применения только в том случае, если перевозчик выдает не «коносамент», а другой «транспортный документ», и суд указал, что выдача коносамента, пусть даже в государстве, не являющемся стороной Гамбургских правил, препятствует применению ст. 2 (1) (d) Гамбургских правил на основании выдачи другого транспортного документа. Исходя из этого, суд пришел к выводу, что в данном деле не существовало такого бумажного «другого документа, подтверждающего договор морской перевозки, выданного в договаривающемся государстве» и что сообщения, отправленные по электронной почте, содержащие оферту и акцепт договора морской перевозки, не дают оснований для применения Гамбургских правил. Соответственно, суд подтвердил, что ответчик несет ответственность за утрату перевозимого товара согласно ст. 660 Торгового кодекса Австрии⁹.

⁷ ООН: Прецедентное право по текстам ЮНСИТРАЛ. Комиссия ООН по праву международной торговли. A/CN.9/SER.C/ABSTRACTS/204. Генеральная Ассамблея Distr.: General 19 June 2020. V.20-03179 (R). P. 16-17. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V20/031/79/PDF/V2003179.pdf?OpenElement> (дата обращения: 10.11.2022).

⁸ ООН: Конвенция «О морской перевозке грузов».

⁹ ООН: Прецедентное право по текстам ЮНСИТРАЛ. Комиссия ООН по праву международной торговли. A/CN.9/SER.C/ABSTRACTS/204. Генеральная Ассамблея Distr.: General 19 June 2020. V.20-03179 (R). P. 16-17.

Гамбургский правовой режим установил отсутствие значения места выдачи коносамента, как и национальности сторон договора.

Гамбургским правовым режимом, таким образом, были увеличены лимиты ответственности перевозчика, а также продлен срок ответственности перевозчика за перевозимый груз¹⁰. Достоинством Гамбургских правил позже стала считаться именно расширенная сфера правового регулирования договора морской перевозки грузов, в частности, потенциальный период ответственности перевозчика. Их позитивными сторонами также явились более точные формулировки положений морской перевозки груза, детализация содержания и условий коносаментов, правил использования необоротных транспортных документов. В то же время необходимо констатировать довольно ограниченное признание Гамбургских правил на международной арене. Правила вступили в силу после ратификации в 1991 г., их ратифицировали 34 страны. С момента создания Гамбургские правила подвергались серьезной критике и до настоящего времени остаются недостаточно распространенным режимом перевозки, усложнив проблему конкуренции международных норм в морском праве. Многие эксперты отмечают отрицательный эффект внедрения Правил, связанный с тем, что они задержали для большинства государств ратификацию Висбийского протокола и помешали Висбийской поправке реализовать свой потенциал. Взаимное сосуществование этих трех международных режимов регулирования морских перевозок нарушило его единообразие, и, более того, обязательный режим Гаагских правил воспринимается в последнее время как устаревший, а механизм, заложенный в Гамбургских правилах – сложный, неудобный в применении. Так, различается срок действия Правил, а также обязанность перевозчика соблюдать осторожность (которая, согласно Гаагскому и Гааго-Висбийскому правовым режимам, заключается в проявлении должной заботливости, чтобы сделать судно мореходным (включая наем экипажа, обеспеченность всем оборудованием и пригодность к перевозкам грузов) до и в начале рейса; надлежащим образом и осторожном осуществлении погрузки, перевалки, укладки, транспортировки, хранения, сохранности и разгрузки груза); Гамбург-

ские же правила обязуют перевозчика, а также и его служащих принимать все необходимые меры для предотвращения потери груза и негативных последствий этого.

По-разному эти морские конвенции предусматривают перечень случаев освобождения перевозчика от ответственности: согласно Гаагским и Гааго-Висбийским правилам в список исключений входят ошибочные действия в судовождении и управлении судном, пожары, морские опасности, форс-мажорные обстоятельства, военные действия и другие ограничения государственных властей, забастовки и локауты, восстания, общественные беспорядки, спасания жизни или имущества на море, неотъемлемые дефекты, поврежденная упаковка, универсальные исключения. По Гамбургским правилам перевозчик должен подтвердить, что он, его служащие или агенты предприняли все необходимые меры для предотвращения инцидента и его последствий. Иначе говоря, в последнем случае значительно увеличен предел ответственности перевозчика за несохранность груза.

Неодинаков подход данных правовых режимов и в отношении бремени доказывания – обычно грузовладелец должен доказать непригодность к плаванию и убытки, возникшие в связи с подобной непригодностью к плаванию, а затем перевозчик должен доказать должную заботливость и какие-либо соответствующие исключения (Гаагские и Гааго-Висбийские правила); перевозчик обязан доказать, что предпринял все необходимые меры, если только убытки не возникли вследствие пожара (Гамбургские правила).

Различается ограничение ответственности за гибель или порчу груза: в первом случае – это 100 фунтов стерлингов (которые должны взиматься в качестве стоимости золота) за упаковку или единицу, во втором – 10 тыс. франков Пуанкаре за упаковку или единицу или 30 франков Пуанкаре за кг брутто-веса; 2 СДР за кг или 666,67 СДР за упаковку согласно СДР протоколу, в третьем – 2,5 СДР за кг или 835 СДР за упаковку или единицу отгрузки.

Нормы Гаагских и Гааго-Висбийских правил не предусматривают специального ограничения ответственности за задержку (как и утрату права на ограничение ответственности в Гаагских

¹⁰ ООН: Конвенция «О морской перевозке грузов».

правилах). Гамбургские правила устанавливают такое ограничение в размере 2,5-кратного фрахта, подлежащего оплате за задержанный груз, но не превышающего сумму общего фрахта¹¹. Также перевозчик утрачивает право на ограничение ответственности, если намеренно нанес ущерб или вел себя опрометчиво, зная, что, возможно, это приведет к ущербу.

Закономерно, что на практике нередко возникали коллизии в случаях установления ответственности перевозчика за утрату и повреждение груза во время перевозки между государствами, ратифицировавшими и не ратифицировавшими соответствующие конвенции. Например, в деле, связанном с Гамбургскими правилами (дело 2115: ГП 2(1)(а); 31(1) Франция: Апелляционный суд Экс-ан-Прованс (Cour d'appel d'Aix-en-Provence) RG n° 20/01497 Helvetia Compagnie Suisse d'Assurances v. SA CMA CGM, 28 сентября 2023 г.) по вопросу об ответственности за порчу сладкой кукурузы, находившейся в рефрижераторном контейнере, отправленном из Сенегала в Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, существенное значение имело именно определение применимого права, в частности, для установления ограничения ответственности перевозчика. Сторонами спора являлись страховщик грузоотправителя, представляющий его в порядке суброгации, и перевозчик контейнера. Согласно мнению страховщика, должны применяться Гааго-Висбийские правила, поскольку место выгрузки груза находилось в Соединенном Королевстве, которое является договаривающимся государством Гааго-Висбийских правил; в качестве альтернативы должны применяться Гамбургские правила, поскольку место погрузки груза находилось в Сенегале, который является договаривающимся государством Гамбургских правил. С другой стороны, перевозчик утверждал, что Гаагские правила должны применяться на основании договорных условий, содержащихся в коносаменте, и того, что эти Правила также действуют

в Сенегале. Апелляционный суд уточнил, что, когда договаривающееся государство Гаагских правил желает присоединиться к Гамбургским правилам, оно должно денонсировать Гаагские правила (п. 1 ст. 31 Гамбургских правил) и что доказательств такой денонсации представлено не было. В решении суда также установлено, что соглашение сторон о применении Гаагских правил, отраженное в коносаменте, свидетельствует о том, что стороны не намеревались применять Гамбургские правила¹².

Эволюция положений конвенций о перевозках грузов морем демонстрирует их модернизацию в каждом следующем варианте, с тенденцией к расширению сферы территориального и предметного применения, включающей более совершенное регулирование таких важнейших в сфере международных перевозок областей, как ответственность перевозчика и переход бремени доказывания, детализацию регламентирования использования коносаментов. Однако ни один из вариантов нельзя назвать в полной мере эффективным международным правовым режимом с реальными перспективами развития.

Исходя из неудобства сосуществования этих трех режимов, множественности имеющих противоречий и недостижение основной цели, ради которой принимались Гамбургские правила, т. е. формирования единообразного унифицирующего морские перевозки грузов правового режима, ЮНСИТРАЛ в 1996 г. предложил пересмотреть сложившуюся практику международных морских перевозок.

2.4. Роттердамские правила

Конвенция «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» – Роттердамские правила, состоящие из 1 глав и 96 статей, – была утверждена в июле 2008 г. на 41-й сессии ЮНСИТРАЛ, и затем принята 63-й сессией Генеральной Ассамблеи ООН 11 декабря 2008 г. (призвавшей правительства всех стран присоединиться к Конвенции)¹³.

¹¹ ООН: Конвенция «О морской перевозке грузов».

¹² ООН: Прецедентное право по текстам ЮНСИТРАЛ. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. A/CN.9/SER.C/ABSTRACTS/204. Генеральная Ассамблея Distr.: General 30 November 2023. URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/v23/093/99/pdf/v2309399.pdf?token=5oquyCSellNXX3b1q7&fe=true> (дата обращения: 10.10.2022).

¹³ ООН: Конвенция о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 г.) (Роттердамские правила). – Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules (дата обращения: 12.09.2022).

Правила были подготовлены Международным морским комитетом, и условием их ратификации являлась денонсация Гаагских правил, Правил Гаага-Висби и Гамбургских правил государствами, которые являлись участниками данных конвенций.

Основная цель составителей проекта Конвенции заключалась в том, чтобы модернизировать и обеспечить большее единообразие правил о договорах морской перевозки грузов [Ноорет 2009:5]. Роттердамские правила, являясь системным и четко структурированным документом, содержат расширенную, по сравнению с остальными морскими конвенциями, разработку основных терминов в области морской перевозки грузов, прежде всего, мультимодальной; предусматривают правовое регулирование новых правовых институтов и технологий (как, например, связанных с «контейнерной революцией», транспортными электронными записями), и, как следствие, они получили гораздо более широкую сферу применения. Новеллой, установленной Правилами, явилась важная трактовка определения договора перевозки, предусматривающая, кроме обязательной морской перевозки, возможность перевозки другими видами транспорта (дополнительной к морскому этапу), получившая название «море плюс».

Более детально Конвенция регламентирует форму и содержание транспортных документов. В частности, ее разработчики отказались от установленного ранее общего понятия «коносамент», и использовали понятие «транспортный документ». Транспортная электронная запись (информация, содержащаяся в одном или более сообщениях, переданных перевозчиком с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки о получении перевозчиком / исполняющей стороной груза) Конвенцией приравнена к транспортным документам.

Специфика положений Конвенции об ответственности перевозчика заключается в том, что, согласно ее нормам, перевозчик становится ответственным за каждое повреждение груза, однако истец обязан доказать, что утрата, повреждение или задержка (или событие/обстоятельство, которые их вызвали) произошли в период с момента получения перевозчиком / исполняющей

стороной груза для перевозки до момента сдачи груза. Таким образом, они распространили обязанность перевозчика по обеспечению мореходного и грузопригодного состояния судна на весь рейс, а период ответственности перевозчика сделали соответствующим большинству осуществляемых в настоящее время смешанных перевозок. Соответственно, Роттердамский правовой режим считается экспертами (например, английскими учеными И. Баатцем, Ч. Дебаттиста и Ф. Лорензоном) более строгим по отношению к обязанностям и ответственности перевозчика, нежели правовой режим Гамбургских правил, которые подвергались широкой критике именно за презюмирование вины перевозчика, и до настоящего времени считаются образцом строгости по отношению к перевозчику [Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland, Tsimplis 2009:40]. Наряду с этим актуализирован перечень оснований, освобождающих перевозчика от ответственности.

Конвенция вводит понятие «исполняющая сторона», призванное решить проблему появления спорных ситуаций, возникающих вследствие установленного ранее периода ответственности перевозчика исключительно на срок осуществления морской перевозки груза. Роттердамскими правилами были уточнены сроки исковой давности и право выбора суда истцом, а также право сторон спора договориться об арбитражном разбирательстве в любом месте. Несомненным достоинством Роттердамских правил, в частности, было признано то, что именно данная Конвенция «более или менее создала равные условия для решения морских споров в арбитраже» [Lindholm 2012:28].

В то же время и эта версия Правил, по мнению экспертов, не лишена недостатков и содержит опасности для правоприменения. Например, У. Тетли придерживается мнения, что Роттердамские правила разработаны только для узких специалистов-юристов, они чрезвычайно сложны и детализированы¹⁴. Кроме того, ожидается, что положение Конвенции о мультимодальных перевозках может породить новые коллизии Роттердамских правил с иными конвенциями, регулирующими перевозки грузов другими видами транспорта. Необходимо

¹⁴ Tetle W. A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules). – *McGill Law Faculty*. December 20, 2008. P. 3. URL: <https://ru.scribd.com/document/89734666/Summary-of-Criticism-of-UNCITRAL-Tetley-2008> (accessed date: 19.09.2022).

отметить, что некоторые зарубежные эксперты считают Конвенцию неприемлемой для собственных стран, несмотря на ее весомые достоинства [Fresnedo de Aguirre Cecilia 2009:883].

Положения Роттердамской конвенции содержат подробную регламентацию всех сторон договора морской перевозки груза: обязанностей и ответственности перевозчика, грузоотправителя, контролирующей стороны. Роттердамские правила являются актом, унифицирующим правила международной перевозки грузов, который соблюдает баланс интересов всех ее участников. Именно данная Конвенция, по нашему мнению, может решить вопрос унификации регулирования перевозки морским транспортом, который до настоящего времени стоит перед мировым сообществом.

Необходимо отметить, что прогрессивные и современные Роттердамские правила постепенно завоевывают позиции на юридическом поле регулирования морских перевозок, несмотря на то что крупным перевозчикам достаточно сложно даются изменения устоявшегося механизма правового регулирования. Реализация этих более совершенных правил на международном уровне в перспективе будет способствовать заполнению правовых пробелов, которые до этого времени восполнялись нормами национального законодательства, что, в свою очередь, приводило к различиям между национальными правовыми нормами и к множественным судебным разбирательствам. Без унификации правил международной перевозки грузов существующие коллизии останутся проблемой международного сообщества еще надолго, в том числе при международной перевозке из портов России.

3. Заключение

В заключение можно резюмировать, что особенностью правового регулирования морских международных перевозок является то, что важнейшие вопросы перевозок грузов морем разрешены в международных транспортных конвенциях. В случае отсутствия соглашения сторон договора о праве, как правило, применяется

критерий наиболее тесной связи (закон основного места деятельности перевозчика – подп. 6 п. 3 ст. 1211 Гражданского кодекса Российской Федерации)¹⁵. Необходимо отметить, что нормы отечественного законодательства (прежде всего, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ)), регламентирующие сферу международных морских перевозок, в целом соответствуют общепринятым международным стандартам (например, механизм ограничения ответственности перевозчика, практически идентичные требования к содержанию коносамента и др.). Отдельные положения КТМ РФ (ст. 138, 144, 145, 173, 174) воспроизводят положения, заимствованные из статей Гамбургских правил¹⁶. Однако отечественное специальное законодательство не предусматривает регулирование многих фактических ситуаций в отношениях между перевозчиком и получателем груза и имеет определенные пробелы в данной области.

В ранних версиях международных морских конвенций о перевозках грузов можно констатировать явный недостаток подробного изложения правовых норм в части регламентации обязанностей сторон, в результате чего нередко возникали спорные ситуации, заканчивающиеся судебными разбирательствами. Важное преимущество в каждом последующем варианте объясняется тем, что разработчики конвенций опирались на значительную, накопившуюся за много лет практику принятия судебных решений на основании положений международных конвенций. Усовершенствования предусматривали более четкое распределение прав и обязанностей участников договора, подробное определение обязанностей как перевозчика, так и субподрядчиков и, как следствие, более эффективное распределение рисков.

Проблема соотношения международных и внутринациональных норм проявляется, когда в установленных режимах имеются различия, противоречия в регламентации одних и тех же правоотношений. Критическим положение в складывающихся условиях делает ситуацию, при которой практически невозможно назвать общественные отношения, которые

¹⁵ Федеральный закон от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья)». – *Собрание законодательства Российской Федерации*. 2001. № 49. Ст. 4552.

¹⁶ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 11 июня 2021 г., изм. и доп., вступ. в силу с 1 января 2022 г.). – *Справочно-правовая система КонсультантПлюс* (дата обращения: 12.09.2022).

регламентировало бы исключительно внутригосударственное право, тем более в области перевозок грузов морем. Транснациональность хозяйственных связей в мире привела к стиранию границ областей международного и внутригосударственного права, а судебная практика последних десятилетий сделала обычным применение норм международного права непосредственно физическими лицами, не говоря уже о корпорациях, органах государственной власти как субъектов внутригосударственного права, в том числе все чаще в отношениях друг с другом. Несоответствие техническому уровню и экономическим факторам положений действующих международных соглашений вызывает потребность в самостоятельном законотворческом процессе отдельных стран в области торгового мореплавания. Это ведет к углублению раскола между национальными законами различных государств и отдаляет от общей цели – необходимости международной унификации законодательства в сфере регулирования перевозки грузов по морю. В результате законодательство, которое используется многими судоходными державами, в том числе Россией, принимает гибридные формы из-за заимствований положений различных международных конвенций, регулирующих перевозку грузов морем.

Множественность коллизий, а также сложившийся механизм действия коллизионных норм в данной сфере проистекает из противоречий в законодательных нормах о морских грузоперевозках отдельных стран. Международное морское право, их регулирующее, также не отличается стабильностью и непротиворечивостью: в период действия Гагских или Гааго-Висбийских правил, утрачивают свое

практическое значение морские обычаи, что связано с тем, как жестко стали фиксироваться права и ответственность сторон. Роттердамские правила входят в оборот регулирования морских перевозок, однако данный процесс проходит эволюционным путем в связи с тем, что изменения уже сложившегося механизма правового регулирования являются достаточно трудоемкими, особенно это касается крупных морских перевозчиков.

Все вышеизложенное, и, прежде всего, наступивший кризис в обеспечении международного правового единства, превратили проблему разрешения коллизий международного и национального права в важнейшую научную задачу: международное сообщество вынуждено искать новые решения в сфере юридического оформления отношений по поводу морской перевозки грузов в условиях разлома международной системы права, изменения логистических путей, с целью воссоздания сбалансированного международного режима морских перевозок. Развитие навигационных систем и технологий судостроения, современные вызовы как внешнеполитических факторов, так и рынка обуславливают развитие дискуссии по проблемам имплементации положений международных морских конвенций, а также их соотношения с национальными законами различных государств. Включение же норм новых международных морских конвенций в законодательство Российской Федерации, содержащих актуальные и полезные для участников данных правоотношений положения, необходимо основывать, прежде всего, на соблюдении баланса интересов судоходных и грузовладельческих компаний России.

Список литературы

1. Калпин А.Г. 2010. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов (Роттердамские правила). – *Право. Журнал Высшей школы экономики*. № 4. С. 85-97.
2. Касаткина А.С., Кобахидзе Д.И. 2016. Эволюция Йорк-Антверпенских правил об общей аварии как источника международного частного морского права. – *Вестник Московского университета*. Сер. 11. Право. № 4. С. 68-82.
3. Скаридов А.С. 2020. Актуальные проблемы международного и морского права. – *Океанский менеджмент*. № 3 (8). С. 4-7.
4. Baatz Y., Debattista C., Lorenzon F., Serdy A., Staniland H., Tsimplis M. 2009. *The Rotterdam Rules. A practical Annotation*. London: Informa Law from Routledge. 384 p.
5. Blount K., Bergeron J.H. 2019. VII. NATO's Maritime Domain. – *Whitehall Papers*. Vol. 95. Issue 1. P. 91-103.
6. Dragun-Gertner M., Peplowska Z., Pyć D. 2011. The Law Applicable on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone: The Polish Perspective. – *Ocean Yearbook Online*. Vol. 25. Issue 1. P. 411-434.
7. Fresnedo de Aguirre Cecilia. 2009. The Rotterdam Rules from the Perspective of a Country that Is a Consumer of Shipping Services. – *Uniform Law Review*. Vol. XIV. P. 869-884.
8. Ginzky H., Singh P.A., Markus T. 2020. Strengthening the International Seabed Authority's knowledge-base: Addressing uncertainties to enhance decision-making. – *Marine Policy*. Vol. 114. P. 103823.
9. Hooper Ch.D. 2009. The Rotterdam Rules – Simpler Than They appear. – *Arbitrator*. Vol. 40. № 3. P. 1-8.

10. Lindholm E. 2012. *The future of Maritime Arbitration: Analysis of the Rotterdam Rules perspective*. Oslo: Academia.edu. 35 p.
11. Sweeney J.C. 2005. Crossing the Himalayas: Exculpatory Clauses in Global Transport. *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.*, 125 S. Ct. 385, 2004 AMC 2705 (2004). – *Journal of Maritime Law & Commerce*. Vol. 36. № 2. P. 155-199.
6. Hooper Ch.D. The Rotterdam Rules – Simpler Than They appear. – *Arbitrator*. 2009. Vol. 40. № 3. P. 1-8.
7. Kalpin A.G. Konventsiya OON o dogovorakh polnost'yu ili chastichno morskoy perevozki грузов (Rotterdam-skiye pravila) [UN Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules)]. – *Pravo. Zhurnal Vysshej shkoly jekonomiki [Right. Journal of the Higher School of Economics]*. 2010. № 4. P. 85-97. (In Russ.)
8. Kasatkina A.S., Kobakhidze D.I. Evolyutsiya York-Antverpenskikh pravil ob obshchey avarii kak istochnika mezhdunarodnogo chastnogo morskogo prava [The evolution of the York-Antwerp General Average Rules as a source of private international maritime law]. – *Vestnik Moskovskogo universiteta [Bulletin of Moscow University]*. 2016. Ser. 11. Right. № 4. P. 68-82. (In Russ.)
9. Lindholm E. *The future of Maritime Arbitration: Analysis of the Rotterdam Rules perspective*. Oslo: Academia.edu. 2012. 35 p.
10. Skaridov A.S. Aktual'nyye problemy mezhdunarodnogo i morskogo prava [Current problems of international and maritime law]. – *Okeanskij menedzhment [Ocean management]*. 2020. № 3(8). P. 4-7. (In Russ.)
11. Sweeney J.C. Crossing the Himalayas: Exculpatory Clauses in Global Transport. *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.*, 125 S. Ct. 385, 2004 AMC 2705 (2004). – *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2005. Vol. 36. № 2. P. 155-199.

References

1. Baatz Y., Debattista C., Lorenzon F., Serdy A., Staniland H., Tsimplis M. *The Rotterdam Rules. A practical Annotation*. London: Informa Law from Routledge. 2009. 384 p.
2. Blount K., Bergeron J.H. VII. NATO's Maritime Domain. – *Whitehall Papers*. 2019. Vol. 95. Issue 1. P. 91-103.
3. Dragun-Gertner M., Peplowska Z., Pyć D. The Law Applicable on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone: The Polish Perspective. – *Ocean Yearbook Online*. 2011. Vol. 25. Issue 1. P. 411-434.
4. Fresnedo de Aguirre Cecilia. The Rotterdam Rules from the Perspective of a Country that Is a Consumer of Shipping Services. – *Uniform Law Review*. 2009. Vol. XIV. P. 869-884.
5. Ginzky H., Singh P.A., Markus T. Strengthening the International Seabed Authority's knowledge-base: Addressing uncertainties to enhance decision-making. – *Marine Policy*. 2020. Vol. 114. P. 103823.

Информация об авторе

Владимир Николаевич КОВАЛЬ,

доктор юридических наук, директор Юридического института, Севастопольский государственный университет

Университетская ул., д. 33, г. Севастополь, 299053, Российская Федерация

v.n.koval@mail.sevsu.ru

ORCID: 0000-0003-1255-920

About the Author

Vladimir N. KOVAL,

Doctor of Legal Sciences, Director of Judicial Institute, Sevastopol State University

33, Universitetskaya st., Sevastopol, Russian Federation, 299053

v.n.koval@mail.sevsu.ru

ORCID: 0000-0003-1255-920