

Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования



А.С. Касаткина

доцент, заместитель заведующей кафедрой международного публичного и частного права факультета права Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», кандидат юридических наук. Адрес: 101000, Российская Федерация, Москва, ул. Мясницкая, 20. E-mail: aleksandra.kasatkina@mail.ru; akasatkina@hse.ru



Аннотация

Международная торговля на сегодняшний день является одним из основных видов международного сотрудничества, развитию которого сейчас уделяется особенное внимание. Морской транспорт значительно способствовал развитию международной торговли, поскольку основной объем всех международных межконтинентальных перевозок приходится именно на морские суда. Представляется вполне логичным, что правовое регулирование такого древнего и активно развивающегося института характеризуется сложностью, наличием огромного количества коллизий национальных и международных правовых норм. Ранее принятые правовые акты в сфере международных морских перевозок грузов не способны учесть все вопросы и тонкости, возникающие в ходе активного развития морской торговли. Автором рассматривается основная проблема правового регулирования международных морских перевозок грузов: отсутствие единообразия в источниках международного частного морского права. Целью данного исследования является изучение становления и развития основных международных соглашений, посвященных регулированию морских перевозок грузов. Особое внимание уделяется таким вопросам, как сфера применения конвенций, ответственность перевозчика, основные транспортные документы, вопросы подсудности. В статье с помощью сравнительного метода исследования проведен детальный анализ норм конвенций, регулирующих международные морские перевозки грузов. Анализ содержания норм показал, что на сегодняшний день правовое регулирование международных морских перевозок грузов основывается на четырех документах: Гаагских правилах 1924 года, Гаага-Висбийских правилах 1968 года, Гамбургских правилах 1978 года и Роттердамских правилах 2008 года. До принятия Роттердамских правил основным действующим правовым актом являлись Гаага-Висбийские правила, представляющие собой доработанный вариант Гаагских правил, в то время как Гамбургские правила не получили широкого применения, несмотря на сравнительную их прогрессивность. Сделан вывод, что, несмотря на неполноту и несовременность Гаага-Висбийских правил, многие перевозчики, особенно крупные мультимодальные линии, уже отработали механизмы отношений со своей клиентурой путем создания проформ собственных коносаментов. Поэтому странно ожидать, что вновь изданные Роттердамские правила смогут быстро завоевать позиции на поприще регулирования морских перевозок, главным образом потому, что менять устоявшийся режим правового регулирования, особенно крупным перевозчикам, достаточно трудоемко.



Ключевые слова

международное транспортное право, морской транспорт, груз, источники правового регулирования, Гаагские правила 1924 года, Гаага-Висбийские правила 1968 года, Гамбургские правила 1978 года, Роттердамские правила 2008 года.

Библиографическое описание: Касаткина А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2016. № 2. С. 171–185.

JEL: K33; УДК: 341

DOI: 10.17323/2072-8166.2016.2.171.185

Правовое регулирование международных морских перевозок на сегодняшний день составляют четыре международные конвенции: Гагские правила 1924 года, Гаага-Висбийские правила 1968 года, Гамбургские правила 1978 года и Роттердамские правила 2008 года. В настоящей статье автором рассматривается основная проблема правового регулирования международных морских перевозок грузов: отсутствие единообразия в международных правовых актах и проблема их правильного применения. Целью данного исследования является изучение становления и развития основных международных соглашений, посвященных регулированию морских перевозок грузов. Особое внимание уделяется таким вопросам, как сфера применения конвенции, ответственность перевозчика, основные транспортные документы, вопросы подсудности. Для этого необходимо проанализировать и охарактеризовать каждую из конвенций в порядке их возникновения и принятия.

Гагские правила 1924 года

Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментх, вошедшая в историю как Гагские правила, была принята 25 августа 1924 года в Брюсселе и вступила в силу 2 июня 1931 года (далее — Гагские правила; Брюссельская конвенция)¹. Изначально Брюссельская конвенция не задумывалась как всеобъемлющий и самостоятельный акт, регулирующий морскую перевозку грузов. Она предназначалась исключительно для унификации правил о коносаментах². Конвенцию нельзя назвать объемной: она состоит из 16 статей, из которых 6 носят дополнительный характер (описывают процедуры ее подписания и денонсации). Гагские правила были ратифицированы 74 странами, в том числе Великобританией и Нидерландами, которые затем денонсировали ее в 1977 и 1982 гг. Россия Правила не ратифицировала. США вплоть до 1936 года не хотели ратифицировать Брюссельскую конвенцию. Большую роль в принятии США Гагских правил сыграло дело *May v. Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktiengesellschaft*³, после которого американским перевозчикам применение Гагских правил стало более выгодным, чем применение закона Хартера⁴.

Характеристику Гагских правил следует начать с базовых терминов, которые они устанавливают. Так, ст. 1 содержит глоссарий, который состоит из 5 терминов: перевозчик, договор перевозки, грузы, судно и перевозка грузов.

Перевозчик определяется в самом общем виде — определение включает собственника судна или фрахтователя, если они являются стороной договора перевозки с отправителем. Констатация формальной возможности того, что фрахтователь судна по договору чартера может являться перевозчиком по договору перевозки, важна с позиции понимания прав, обязанностей и ответственности лица, которое может быть и тем и другим (и фрахтователем по чартеру, и перевозчиком)⁵.

Определение договора перевозки носит ограничивающий характер, устанавливая сферу действия Брюссельской конвенции: ее положения применимы лишь к договорам

¹ Документ официально опубликован не был.

² *Кокин А.С.* Международная морская перевозка груза: право и практика М., 2007. С. 17.

³ *May v. Hamburg-Amerikanische Packetfahrt, A.G.* 290 U.S. 333 (1933).

⁴ Закон Хартера, принятый Конгрессом США 13 февраля 1893 г., регулирует перевозку морем из иностранного государства в любой штат США.

⁵ *Холопов К.В.* Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: учеб. пособие. М., 2010. С. 16.

перевозки, сопровождаемым коносаментом (или другим товарораспорядительным документом). При этом согласно положениям ст. 6, расписка не является товарораспорядительным документом лишь когда она содержит отметку об этом. Отношения фрахтователя и фрахтовщика по договору чартера не подпадают под положения Гаагских правил. Когда имеет место договор чартера, положения Брюссельской конвенции применимы лишь в том случае, когда на основании чартера выдан коносамент и его держателем является третье лицо.

Понятие грузов включает в себя любые предметы и товары, однако исключает живых животных и груз, перевозимый на палубе. Понятие судна введено не для характеристики транспортного средства, осуществляющего перевозку, а для того, чтобы наличие такого транспортного средства стало условием договора морской перевозки. Понятие перевозки грузов введено для определения момента начала действия положений Гаагских правил (в том числе положений об ответственности перевозчика): с момента погрузки грузов на борт судна и до их выгрузки с судна.

Относительно сферы действия Брюссельской конвенции ст. 10 устанавливает, что ее положения применяются ко всем коносаментам, выписанным в любом из договаривающихся государств. Однако она не ограничена лишь странами-участниками. Отношения между государствами-сторонами договора международной морской перевозки грузов, которые не ратифицировали Конвенцию, могут регулироваться ее положениями, если такое условие содержится в коносаменте. Стоит также отметить, что, если такой оговорки не предусмотрено, перевозки из порта государства-участника Конвенции в порт любого другого государства будут подпадать под действие Конвенции. Перевозки из порта государства, не ратифицировавшего Конвенцию, в любой другой порт (включая порт государства-участника Конвенции), по всей видимости, под действие Гаагских правил не подпадают, а применимое право будет определяться по закону порта отправления⁶. Однако, как отмечено в ст. 10, в случае применения Брюссельской конвенции в отношении договора перевозки грузов, национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица не имеет значения.

Предел ответственности перевозчика по Гаагским правилам крайне невелик. Как видно из п. 5 ст. 4, ни перевозчик, ни судно не несет ответственности за убытки, превышающие 100 фунтов стерлингов за единицу груза. Во многих странах проблема применения Гаагских правил заключалась в определении единицы груза, когда он подлежал перевозке в контейнере, поддоне или другом приспособлении для транспортировки грузов. Так, в деле *The Mormaclayn*⁷ груз был определен в коносаменте как один контейнер, содержащий 99 тюков кожи, при этом каждый тюк представлял собой отдельно упакованный товар. В деле *Standard Electrica S/A v. Hamburg sudarmericaniche*⁸ наоборот, предполагалось, что коносаментом предусмотрен груз в контейнере без перечисления его содержимого, и сам такой контейнер рассматривался как единица груза. В деле *Royal Typewriter Co., Div. of Litton B. S. v. M/V Kulmerland*⁹ партия арифмометров перевозились

⁶ Nazli I., Zulkifli H. The Weaknesses of the Hague Rules and the Extent of Reforms made by the Hague-Visby Rules // http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_24604.pdf (дата обращения: 16.04.2016)

⁷ Wanigasekera A. Comparison of Hague — Visby and Hamburg Rules // http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf (дата обращения: 16.04.2016)

⁸ Wanigasekera A. Op. cit.

⁹ Royal Typewriter Co., Div. of Litton B. S. v. M/V Kulmerland №. 70 CIV. 5424. United States District Court, S. D. New York. July 28, 1972 // <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/346/1019/1879057/> (дата обращения: 16.04.2016)

в контейнере в отдельных запечатанных герметичных коробочках из гофрированном картоне, каждая из которых считалась индивидуально упакованной.

Единственным способом для отправителя увеличить ответственность перевозчика — указать в коносаменте природу, характер и стоимость груза. Если оговорка о стоимости товара в коносаменте отсутствует, то перевозчик в любом случае возмещает только 100 фунтов стерлингов или эквивалентную в другой валюте сумму. В то же время, чтобы избежать путаницы в отношении номинальной стоимости валюты и курсовых разниц, ст. 9 устанавливается правило перевода фунтов стерлингов в национальную валюту.

Во время разработки Гаагских правил Великобритания и многие другие страны придерживались золотого стандарта, поэтому все валюты оцениваются в золотом содержании. Если национальная валюта не использует фунты стерлингов в качестве денежной единицы, то обмен валюты производится по курсу на день прибытия судна в порт разгрузки с округлением до целых чисел. Период ответственности перевозчика по Гаагским правилам начинается с момента начала перевозки грузов, или, согласно определению, с момента погрузки грузов на борт судна и прекращается с момента окончания перевозки, т.е. его выгрузки с судна. При этом перевозчик не несет ответственности ни за повреждение груза, ни за его утрату, если такие обстоятельства имели место непосредственно до или сразу после его доставки. Однако перевозчик должен удостовериться в том, что его судно пригодно для осуществления морской перевозки, обеспечить его необходимым снаряжением, местом для размещения груза, обеспечивающим его сохранность на время транспортировки, укомплектовать личный состав, должным образом погрузить, уложить, сохранить, перевезти и выгрузить перевозимый груз.

Любое условие договора, ограничивающее по сравнению с Гаагскими правилами ответственность перевозчика за его небрежность и вину, или вовсе освобождающее от нее, не имеют юридической силы. Заявление об убытках должно быть сделано держателем коносамента во время выдачи груза (или в некоторых случаях в течение трех дней после выдачи) и обязательно в письменном виде. Несоблюдение этих правил будет являться свидетельством того, что груз доставлен в соответствии с требованиями коносамента.

Правила Гаага-Висби 1968 года

Консолидированный текст Брюссельской конвенции с изменениями, внесенными Протоколом 1968 г. и Протоколом 1979 г. составил новые правила, которые получили название Гаагско-Висбийских правил (далее — Правила Гаага-Висби; Правила)¹⁰. Россия ратифицировала Брюссельскую конвенцию в 1998 году, присоединившись к Правилам Гаага-Висби. Франция, Великобритания, Канада, Япония, Сингапур, Республика Корея, Гонконг, Германия, Индонезия и Тайвань и другие страны также ратифицировали измененную версию Брюссельской конвенции.

Важнейшим изменением стало расширения территориальной сферы применения Гаагских правил. Перевозки, осуществляемые из порта государства-участника Конвенции, являются предметом ее действия. Ст. 10 Правил Гаага-Висби устанавливает, что они применяются в отношении коносамента, относящегося к перевозке грузов между портами двух разных государств, если выполняется одно из следующих условий:

- 1) коносамент выдан в договариваемом государстве;
- 2) перевозка осуществляется из порта, находящегося в договариваемом государстве;

¹⁰ СЗ РФ. 2004. № 23. Ст. 2235.

3) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору.

Эффект принятия данных Правил можно продемонстрировать на примере дела *Parsons Corporation v C.V. Scheepvaartonderneming*, также известном как дело «*The Happy Ranger*»¹¹. Главным вопросом в этом деле было понять, какие правила применяются в отношении предела ответственности грузоперевозчика: Гаагские или Гаага-Висби. Судовладельцы, в отношении которых был возбужден иск, утверждали, что договором морской перевозки грузов их ответственность была ограничена до 100 фунтов (по Гаагским правилам). Истец утверждал, что в коносаменте предусмотрено применение Правил Гаага-Висби, а, следовательно, предел ответственности грузоперевозчика возрастает до 2 млн. долл. США.

Между тем в ст. 1 Правил Гаага-Висби предусмотрено, что термин «договор перевозки» применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов. Суд первой инстанции постановил, что в данном споре следует руководствоваться Гаагскими правилами. Суд апелляционной инстанции решение отменил, установив преимущество Правил Гаага-Висби, со ссылкой на п. b) ст. 1 Правил, согласно которой договор перевозки должен быть удостоверен коносаментом, следовательно, применению подлежит право, указанное в нем.

Важно также отметить, что Правилами увеличен максимальный объем ответственности перевозчика и закреплена расчетная единица в золотом измерении. Сумма возмещения рассчитывается на день, когда груз был отгружен (или должен был быть отгружен) в порту прибытия исходя из стоимости утраченного груза (когда стоимость товара не определена — исходя из рыночной цены на аналогичные товары). Положение Конвенции о рыночной стоимости товара — большой шаг в развитии мировой современной морской торговли.

При разработке новых Правил не могли игнорироваться контейнерные перевозки, получившие широкое развитие в сфере грузоперевозок¹². Именно поэтому в отличие от Гаагских правил Правила Гаага-Висби содержат «контейнерную оговорку». Если груз перевозится в контейнере (или ином транспортном приспособлении), предел ответственности применяется не к одному лишь контейнеру как единице товара, а к фактическому числу мест, которые занимает контейнер (если число таких мест определено в коносаменте и не опровергается грузоперевозчиком). Поскольку Правила содержат конкретные положения, применяемые к контейнерным перевозкам грузов, то они применимы даже при комбинированных (смешанных) международных морских перевозках грузов, что является большим шагом вперед в области правового регулирования торгового судоходства и мореплавания.

В деле *Svenska Traktor v. Maritime Agencies*¹³ из Саутгемптона рассматривается также проблема палубного груза на примере партии тракторов. Коносаментом была предусмотрено, что перевозчик может разместить такой груз на палубе. Во время перевозки один из тракторов упал за борт, т.е. часть груза была утрачена. Перевозчик отказывал-

¹¹ Nazli I., Zulkifli H. Op. cit.

¹² Berlingier F. A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules // https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf (дата обращения: 16.04.2016)

¹³ Wilson J.F. Op. cit. P. 153.

ся брать на себя ответственность за утрату груза, опираясь на положение Правил, что перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение палубного груза. Однако суд постановил иначе: если в договоре указано, что груз подлежит перевозке на палубе, перевозчик груза берет на себя ответственность и за такой груз. Однако в деле *Encyclopedia Britannia v. Hongkong producer* суды установили, что оговорка в коносаменте, что перевозчик имеет право перевозить груз на палубе, не является специальным условием о признании такого груза палубным.

В соответствии с Правилами Гаага-Висби договор морской перевозки грузов может подтверждаться не только коносаментом, но и другим товарораспорядительным документом. Так, в деле *Kum v. Wah Tat Bank Ltd* суд постановил, что штурманская расписка в силу обычая торгового пользования может рассматриваться как товарораспорядительный документ, удостоверяющий договор морской перевозки грузов. В деле *Pyrene Co Ltd., v. Scindia Navigation Co Ltd.* суд также постановил, что правила применяются даже когда стороны договорились, что договор морской перевозки грузов будет удостоверен коносаментом, но он так никогда и не был выдан.

Правилами Гаага-Висби не определена форма коносамента. Каждый перевозчик вправе выпускать свои проформы коносамента при условии, что их содержание не противоречит императивным требованиям Конвенции¹⁴. Правила Гаага-Висби содержат широкий перечень оснований для освобождения перевозчика от ответственности. Что касается убытков от утраты или повреждения груза вследствие немореходности, то перевозчик обязан проявить должную осмотрительность в обеспечении мореходности судна. В деле *Riverstons Meat Co Ltd., v. Lancashire Shipping Co. Ltd.*¹⁵ ответчиком выступала крупная, надежная ремонтная компания, которая осуществляла ремонт судна перед плаванием. Ремонт был осуществлен крайне плохо, и по причине халатности работников вода проникла в трюм, в результате чего был нанесен ущерб грузу, принадлежащему истцу. Однако суд постановил, что, поскольку перевозчик полностью отвечает за состояние судна, то в данном случае именно он ответственен за убытки в результате некачественного ремонта. В обязанность перевозчика входит проявление должной осмотрительности и обеспечение мореходности судна, значит, в данном случае у перевозчика не было оснований полностью полагаться на хорошую репутацию ремонтной компании.

Пределы ответственности, установленные Конвенцией, не носят абсолютного характера и могут быть увеличены как соглашением сторон или условиями коносамента, так и путем объявления стоимости товара непосредственно до отгрузки товара. Однако в деле *Owners of Cargo on Board the Morviken v. Owners of the Hollandia (The Hollandia and the Morviken)*¹⁶ судом было установлено, что соглашение между сторонами не может предусматривать ответственности грузоперевозчика по договору перевозки меньше уровня, предусмотренного Конвенцией.

Несмотря на поправки, Правилам Гаага-Висби так и не удалось устранить все слабые стороны Гаагских правил и предусмотреть все аспекты развивающейся мировой торговли. Правилами Гаага-Висби также не предусмотрено разделение понятий перевозчика и фактического перевозчика. В тексте Конвенции следовало четко определить эти два термина, поскольку перевозчиком может быть любое лицо, которое заключило

¹⁴ Холопов К.В. Указ. соч. С. 39.

¹⁵ *Giasch J.C. Bills of Lading, Waybills and the Hague-Visby Rules* // http://www.admiraltylaw.com/papers/Bills_of_Lading_waybills_and_HR_Rules.pdf (дата обращения: 16.04.2016)

¹⁶ *Berlingieri F. International Maritime Conventions (Vol.1): The Carriage of Goods and Passengers by Sea (Maritime and Transport Law Library)*. Abingdon, 2014. P. 201.

договор перевозки груза с грузоотправителем, в то время как фактическим перевозчиком является лицо, которое непосредственно осуществляло перевозку товаров. Для грузоперевозчика крайне важно понимать, кто действительно осуществлял перевозку, если он собирается подавать иск против одного из них.

Хотя произведенные изменения на какое-то время показали достаточными, развитие международной торговли и растущие требования к ответственности перевозчика вскоре побудили международное сообщество к разработке документа, который бы учел все аспекты договора перевозки. Следующим таким документом стали Гамбургские правила. Однако, забегая вперед, стоит отметить, что Гамбургские правила не получили ожидаемого признания. Связано это с тем, что многие перевозчики за время использования Правил Гаага-Висби отработали устойчивые механизмы их применения, сложилась обширная и предсказуемая судебная практика. Ввиду этого, даже с учетом неполноты и несовременности Правил Гаага-Висби, думается, внедрение в практику морских перевозок любого иного регулирования — это вопрос долгого времени¹⁷.

Гамбургские правила 1978 года

Поскольку Правила Гаага-Висби не устранили всех недостатков Гаагских правил, ЮНСИТРАЛ¹⁸ инициировала пересмотр соответствующих норм, регулирующих перевозку грузов морским транспортом путем принятия третьего по счету международного соглашения — Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (далее — Гамбургские правила)¹⁹.

Гамбургские правила шире по объему по сравнению с Гаагскими правилами и Правилами Гаага-Висби. Они разделены на семь частей и состоят из 34 статей. В них уточнено понятие грузоперевозчика по сравнению с установленным Гаагскими правилами смежным понятием отправителя²⁰. Гамбургскими правилами было также введено понятие фактического перевозчика — лица, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, в том числе, которому поручено такое осуществление перевозки. При этом Гамбургскими правилами не предусмотрено наличия договорных отношений между грузоотправителем и фактическим перевозчиком груза. Правилами также не определено, каким образом следует закрепить отношения между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Гамбургскими правилами уточнена сфера правового регулирования договора морской перевозки грузов. В качестве договора морской перевозки квалифицируется любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой²¹. Если договор охватывает несколько видов

¹⁷ Бутакова Н.А. Правовой режим ответственности морского перевозчика по Правилам Гаага-Висби // Юрист. 2013. № 8. С. 30–32.

¹⁸ ЮНСИТРАЛ — юридический орган системы ООН в области права международной торговли. Имеет универсальный членский состав, уже в течение более 40 лет специализируется в проведении реформ в области коммерческого права во всем мире. Предмет заботы ЮНСИТРАЛ: модернизация и согласование норм международной коммерческой деятельности. См.: <http://www.uncitral.org> (дата обращения: 16.04.2016)

¹⁹ Конвенция Организации Объединенных Наций «О морской перевозке грузов». Заключена в Гамбурге 31 марта 1978 г. // Закон. 2000. № 6.

²⁰ Harris J. W. *Laws and Legislation: Maritime Law: Issues, Challenges and Implications*. London, 2011. P. 96.

²¹ Baughen S. J. *Review of Luddecke & Johnson Hamburg Rules* // *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 1996. Vol. 199. P. 78.

перевозок, то для целей Конвенции он рассматривается в качестве договора морской перевозки грузов только в той степени, в которой он относится непосредственно к перевозке морем. Таким образом, само определение выделяет несколько существенных условий договора. Во-первых, еще раз подтверждается, что перевозчик является стороной договора морской перевозки. Во-вторых, договор морской перевозки грузов является возмездным. Это существенное отличие Гамбургских правил, поскольку предыдущие конвенции не выделяли возмездность в качестве обязательного условия договора. В-третьих, обозначена основная функция перевозчика — перевозка грузов морем из одного порта в другой порт²².

Следует отметить, что как Гаагские правила, так и Правила Гаагско-Висби определяют период действия договора морской перевозки грузов путем введения понятия такой перевозки — период с момента погрузки груза на судно до момента их выгрузки. Гамбургские правила не вводят такого специального понятия, однако в определении договора морской перевозки определен период его действия — от одного порта до другого. Следовательно, перевозчик ответственен за груз, которые находится в его ведении, в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

Сфера применения Гамбургских правил шире, чем Правил Гаага-Висби. Все конвенции предусматривают, что перевозка должна быть обязательно международной, и так или иначе одна из сторон договора должна быть связана со страной, подписавшей данную конвенцию, однако для Гамбургских правил место выдачи коносамента не имеет значения, поскольку оно может быть вовсе не связано непосредственно с плаванием. Значение придается лишь порту отправления и порту выгрузки груза. Например, Правила Гаага-Висби не применимы в ситуации, когда перевозка осуществляется из порта государства, которое этих Правил не применяет, в порт государства, которое их применяет, а Гамбургские правила предусматривают и такую ситуацию. В соответствии со ст. 2 ее положения не применимы к договорам чартера, если только в отношении чартера не был выдан коносамент и держателем такого коносамента является не фрахтователь. Стоит отметить, что национальность судна или любой из сторон договора (а также национальность фактического грузоперевозчика и любого другого заинтересованного лица) при решении вопроса о применимости Гамбургских правил также роли не играют.

Ответственности перевозчика посвящена Часть II, которая состоит из 8 статей. Ст. 4 содержит подробные положения о периоде ответственности перевозчика. Как отмечают многие авторы, Гамбургские правила значительно расширили потенциальный период ответственности перевозчика. Однако в то же время некоторые авторы полагают, что такое утверждение носит только теоретический характер, а на практике Гамбургские правила не предусматривают никакого существенного продления срока ответственности перевозчика. Так или иначе, согласно Гамбургским правилам, перевозчик несет ответственность за груз «от порта до порта». Правилами подразумевается, что перевозчик взял на себя ответственность за груз с момента, когда он принял его от грузоотправителя (ст. 1). Таким образом, Гамбургские правила устранили трудности с определением лица, ответственного за убытки, полученные при погрузке или разгрузке товара.

Как было уже отмечено и подтверждено практикой, согласно Гаагским правилам перевозчик не может делегировать свою ответственность другому лицу, даже если убытки возникли вследствие халатности такого лица. В Гамбургских правилах изложена другая позиция: перевозчик может избежать ответственности, если докажет, что им были приняты все меры и проявлена должная заботливость в назначении независимого под-

²² Холлопов К.В. Указ. соч. С. 54.

рядчика. Например, перевозчик может избежать ответственности за повреждение или задержку груза, если он докажет, что для управления судна нанял компанию, обладающую превосходной репутацией и проявившей себя лучшей в этой области. К тому же зачастую сложно разделить, когда действие попадает под основания для освобождения от ответственности, а когда это действительно была ошибка в управлении судном. Например, в деле *Gosse Millerd Ltd v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.* (экипаж судна не закрыл люки, в результате чего груз был поврежден), судом было установлено, что такое действие не было упущением капитана или экипажа судна. В деле *Caltex Refining Co Ltd v. BHP Transport Ltd.*²³ (инертные газы на танкере повлияли на качество перевозимого дизельного топлива) суд постановил, что повреждение груза вызвано не ошибкой перевозчика, поскольку системы инертных газов используются исключительно для предотвращения взрыва или пожара на танкерах.

Часть III Гамбургских правил посвящена регулированию ответственности грузоотправителя и состоит всего из двух статей. Правовая природа коносамента описана в Части IV Гамбургских правил «Транспортные документы». В ст. 14 закреплена обязанность перевозчика (или фактического перевозчика) выдать грузоотправителю коносамент. В Конвенции уточняется, что коносамент считается подписанным со стороны перевозчика, также если он подписан капитаном судна, осуществляющим перевозку, судовым агентом (при наличии полномочий) или другим имеющим на то полномочия лицом. При этом в отношении грузоотправителя таких уточнений нет. Равно как Гаагские и Правила Гаага-Висби, Гамбургские правила не в полной мере определяют форму коносамента, устанавливая лишь перечень данных, обязательных для указания в коносаменте. Одним из способов защиты грузоперевозчика от недобросовестности грузоотправителя стали оговорки в коносаменте. Так, в соответствии со ст. 16 перевозчик должен внести в коносамент оговорку о неточности данных, основании для подозрений или отсутствии реальной возможности проверить груз на предмет его характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза. В последние годы уже стала стандартной оговорка перевозчиков в коносаментах: «All particulars furnished by shipper carriers make no representation» («все сведения о грузе представлены отправителем и перевозчиком не подтверждаются»)²⁴.

Часть V содержит положения о сроке исковой давности и исковых требований. По общему правилу, Конвенция устанавливает срок исковой давности, равный двум годам. Однако он может быть продлен лицом, к которому предъявлено требование путем письменного заявления. Срок исковой давности считается со дня, когда груз был (или должен был быть) отгружен и сдан грузополучателю. Уведомление о повреждении груза должно быть сделано в письменном виде не позднее рабочего дня, следующего за днем, когда груз был передан грузополучателю, или, в случае, когда повреждения могли быть не очевидными, в течение 15 календарных дней после принятия. Компетентный суд по-прежнему определяется по закону места порта погрузки или разгрузки, места заключения договора или государства одной из сторон договора. Гамбургскими правилами впервые предусмотрено, что стороны договора морской перевозки груза могут заключить соглашение, согласно которому спор, возникший в результате такой перевозки, подлежит передаче в арбитраж.

²³ *Leval and Company Inc. v. Colonial Steamships Ltd.* [1961]. Supreme Court of Canada. Jan. 4, 1961. S.C.R. 221 // <https://scc.csc.lexum.com/scc-csc/en/item/6751/index.do> (дата обращения: 16.04.2016); *Baatz Y. Maritime Law.* Abingdon, 2014. P. 124.

²⁴ *Холопов К.В.* Указ. соч. С. 42.

Несмотря на всю значимость принятия Гамбургских правил, они слишком схожи по содержанию с Правилами Гаага-Висби, что, возможно, и послужило причиной их ограниченного признания на международной арене. Хотя Гамбургские правила содержат более точные положения, регулирующие коносаменты, и предусматривают использование необоротных транспортных документов лучше, чем Брюссельская конвенция, в них не содержится коренных изменений норм права, регулирующих документацию морских грузовых перевозок²⁵.

Роттердамские правила 2008 года

Ведущая роль в подготовке Роттердамских правил была отведена Международному морскому комитету (далее — ММК)²⁶. Текст проекта Конвенции «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» (далее — Роттердамские правила)²⁷ был утвержден в июле 2008 года на 41-й сессии ЮНСИТРАЛ, и затем принят 63-й сессией Генеральной Ассамблеи ООН 11 декабря 2008 года. С целью придания глобальности характеру Роттердамских правил, изначально охватывающих более широкий спектр регулируемых отношений, Генеральная Ассамблея призвала все правительства рассмотреть вопрос о присоединении к конвенции²⁸. При этом, ратифицируя Роттердамские правила, государство обязано денонсировать Гаагские правила, Правила Гаага-Висби и Гамбургские правила, если оно является участником соответствующих конвенций. Таким образом, государствам придется тщательно рассмотреть преимущества Роттердамских правил и решить, соответствуют ли они их ожиданиям как с точки зрения основных положений, так и с точки зрения потенциала в обеспечении международного правового единства²⁹.

Конвенция значительно больше по объему по сравнению с предшествующими конвенциями. Она состоит из 18 глав и 96 статей. Некоторые главы посвящены принципиально новым с точки зрения официального закрепления вопросам правового регулирования международных морских перевозок грузов, в частности, Глава 8 (транспортные электронные записи), Глава 9 (сдача груза), Глава 10 (права контролирующей стороны), Глава 11 (передача прав), Глава 14 (юрисдикция), Глава 15 (арбитраж).

Ст. 1 по аналогии с остальными правилами определяет основные термины, используемые в Конвенции. Стоит отметить, что их количество значительно больше, нежели чем в правилах-предшественниках: их список достигает 30 пунктов. Это можно объяснить тем, что Роттердамские правила имеют гораздо более широкую сферу применения, раскрывая множество новых правовых институтов. Помимо понятий договора перевозки, грузоотправителя, грузополучателя, транспортного документа, Роттердамские правила также определяют понятия договора об организации перевозок, линей-

²⁵ Кокин А.С. Указ. соч. С. 154.

²⁶ Comité Maritime International — международная неправительственная организация. Учреждена в 1897 году по инициативе Ассоциации международного права с целью содействия унификации норм морского и торгового права, морских обычаев и практики. См.: <http://www.comitemaritime.org/> (дата обращения: 16.04.2016)

²⁷ Документ опубликован не был.

²⁸ Бутакова Н.А. Указ. соч. С. 30–32.

²⁹ Бутакова Н.А. Актуальные проблемы регулирования международных морских перевозок грузов на основе Роттердамских правил // Юрист. 2014. № 10. С. 30–34.

ной перевозки, нелинейной перевозки, перевозчика, исполняющей стороны, морской исполняющей стороны, документарного грузоотправителя, держателя, права контроля над грузом, контролирующей стороны, оборотного и необоротного транспортных документов, электронного сообщения, транспортной и оборотной электронных записей, выдачи, передачи, договорных условий, судна, контейнера, транспортного средства, фрахта, домицилия, компетентного суда.

Сфера действия Роттердамских правил определена в Главе 2. Из названия можно сделать вывод о ее мультимодальном характере. Стоит отдельно отметить, что когда речь идет о мультимодальных перевозках, возможны два подхода к определению сферы применения международного соглашения в этой области. Одним из них предусмотрена полная ответственность первого перевозчика перед грузовладельцем. В свою очередь, у такого перевозчика имеется право регрессного требования к перевозчику, на участке которого товару был причинен ущерб. Второй подход предусматривает, что каждый перевозчик несет ответственность перед грузоотправителем за убытки, возникшие на его участке такой мультимодальной перевозки. В первом случае, предъявляя регрессный иск, грузоперевозчик должен понимать, что правовое регулирование разных участков перевозки зависит от вида транспорта, следовательно, как основания, так и предел ответственности перевозчика на разных участках перевозки могут отличаться друг от друга. Однако во втором случае грузоотправителю зачастую трудно определить перевозчика, ответственного за причиненный ущерб.

Принимая во внимание все эти соображения, составители проекта Роттердамских правил прибегли к новой и оригинальной конструкции определения сферы их применения. В определении договора перевозки, установленного ст. 1 Роттердамских правил, предусмотрено, что хотя и наличие морской перевозки обязательно, перевозка также может предусматривать и другие виды транспорта в дополнение к морскому этапу. Подобная концепция, при которой часть перевозки должна осуществляться перевозчиком на морском виде транспорта, но перевозка не ограничивается только морем, получила наименование «море плюс»³⁰.

Положения об ответственности перевозчика предусмотрены Главой 5 Конвенции. Перевозчик ответствен за любое повреждение груза, если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка или же вызвавшее их или способствовавшее им событие или обстоятельство имели место в период ответственности перевозчика. Стоит отметить, что таким периодом в соответствии с п. 1 ст. 12 Конвенции признается период с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки и заканчивающийся в момент сдачи груза, получивший название «от двери до двери». При этом п. 2 ст. 17 Конвенции предусмотрено право перевозчика на полное или частичное освобождение от ответственности, если им будет доказано, что ущерб был причинен не по его вине. Также перевозчик более не освобождается от ответственности при «навигационной ошибке». В п. 3 ст. 17 Конвенции также перечислены дополнительные основания ограничения или освобождения перевозчика от ответственности, как то война, непреодолимая сила, пожар и т.п.

Такой «каталог исключений» был предусмотрен еще Гаагско-Висбийскими правилами. Однако при разработке Гамбургских правил «каталог исключений» подвергся жесткой, но не всегда справедливой критике и в текст Правил не попал. Морское сообщество не смирилось с утратой «каталога исключений». Возможно, в этом кроется одна из

³⁰ Калнин А.Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила) // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2010. № 4. С. 89.

причин, по которой Гамбургские правила так и не стали универсальными. Поэтому в ЮНСИТРАЛ был поставлен вопрос о восстановлении «каталога исключений» в тексте разрабатываемой конвенции. Хотя и сегодня противники «каталога» имеют довольно много сторонников, «каталог» включен в п. 3 ст. 17 Роттердамских правил³¹.

Значимые изменения коснулись транспортных документов. В соответствии с Роттердамскими правилами под транспортным документом понимается документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком и который свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки, о наличии договора перевозки или содержит такой договор. Таким образом, Роттердамские правила отказываются от установления единого понятия «коносамент», используя универсальное понятие — «транспортный документ». Ст. 8 к транспортному документу также приравнивает транспортную электронную запись, что, пожалуй, стало самым ожидаемым дополнением. Согласно определению, установленному в ст. 1 Конвенции, транспортная электронная запись означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки (в том числе информация, логически связанная с транспортной электронной записью). Такая запись должна свидетельствовать о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки и о наличии договора перевозки (или содержать такой договор).

Положения о сроках исковой давности не претерпели существенных изменений по сравнению с Гамбургскими правилами. Право выбора суда оставлено истцу, при этом суд должен быть выбран либо по месту domicilia перевозчика, либо по месту получения или сдачи груза, либо по месту порта погрузки или выгрузки груза. Истец также вправе предъявить иск в компетентном суде или судах, определенном по соглашению между отправителем и перевозчиком. Стороны могут договориться о том, что спор, возникший в связи с договором морской перевозки грузов, подлежит передаче в арбитраж. Если стороны договариваются о передаче дела в арбитраж до возникновения спора, указание места арбитража обязательно. Однако после возникновения спора стороны могут договориться о разбирательстве в любом месте.

Заключение

Морские пространства и Мировой океан с давних пор использовались человечеством в качестве транспортного пути для перевозки грузов, пассажиров и багажа. В настоящее время морской транспорт занимает первое место в мире как по общему объему перевозок, так и по международным перевозкам, в которых доминирующим фактором являются международные перевозки грузов³². Правовое регулирование международных морских перевозок грузов на сегодняшний день основывается на четырех документах: это — Гагские правила, Правила Гага-Висби, Гамбургские правила и Роттердамские правила. До принятия Роттердамских правил основным действующим правовым актом являлись Правила Гага-Висби, представляющие собой доработанный вариант Гагских

³¹ Иванов Г.Г. Морские перевозчики в ожидании новых правил, возможно, Роттердамских правил // Транспортное право. 2008. № 4. С. 5-9.

³² Ерпылева Н.Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права // Адвокат. 2003. № 2. С. 33.

правил, в то время как Гамбургские правила не получили широкого применения несмотря на их сравнительную прогрессивность.

Надо отметить, что, несмотря на неполноту и несовременность Правил Гаага-Висби, многие перевозчики, особенно крупные мультимодальные линии, уже отработали механизмы взаимоотношений с клиентурой путем создания проформ собственных коносаментов. Поэтому не приходится ожидать, что вновь изданные Роттердамские правила смогут быстро завоевать позиции на правовом поприще регулирования морских перевозок, главным образом, потому, что крупным перевозчикам менять устоявшийся режим правового регулирования затруднительно.



Библиография

Бутакова Н.А. Актуальные проблемы регулирования международных морских перевозок грузов на основе Роттердамских правил // Юрист. 2014. № 10. С. 30–34.

Ерпылева Н.Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права // Адвокат. 2003. № 2. С. 33–54.

Иванов Г.Г. Морские перевозчики в ожидании новых правил, возможно Роттердамских правил // Транспортное право. 2008. № 4. С. 5–9.

Калпин А. Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила) // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2010. № 4. С. 85–97.

Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика М.: Волтерс Клувер, 2007. 584 с.

Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права. М.: Статут, 2010. 702 с.

Baatz Y. *Maritime Law*. Abingdon: Routledge, 2014. 635 p.

Baughen S.J. Review of Luddecke & Johnson *The Hamburg Rules* // *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 1996. Vol. 199. P. 302–303.

Berlingieri F. *International Maritime Conventions*. Vol. 1: *The Carriage of Goods and Passengers by Sea* (Maritime and Transport Law Library). Abingdon: Routledge, 2014. 486 p.

Berlingier F. *A Comparative Analysis of Hague-Visby Rules, Hamburg Rules and Rotterdam Rules* // https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf (дата обращения: 16.04.2016)

Giasch J.C. *Bills of Lading, Waybills and the Hague-Visby Rules* // http://www.admiraltylaw.com/papers/Bills_of_Lading_waybills_and_HR_Rules.pdf (дата обращения: 16.04.2016)

Harris J.W. *Laws and Legislation. Maritime Law: Issues, Challenges and Implications*. London: Nova Science Publishers, 2011. 196 p.

Nazli I., Zulkifli H. *The Weaknesses of the Hague Rules and the Extent of Reforms Made by the Hague-Visby Rules* // http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_24604.pdf (дата обращения: 16.04.2016)

Wanigasekera A. *Comparison of Hague — Visby and Hamburg Rules* // http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf (дата обращения: 16.04.2016)

International Shipping of Goods: Issues of Legal Regulation



Alexandra S. Kasatkina

Deputy Head, Department of Public and Private International Law, National Research University Higher School of Economics, Candidate of Juridical Sciences. Address: 20 Myasnitskaya Str., Moscow, 101000, Russia. E-mail: aleksandra.kasatkina@mail.ru; akasatkina@hse.ru



Abstract

Nowadays, international trade is one of main types of the international cooperation. In turn, sea transport considerably promoted to the development of international trade as the share of sea vessels accounts for the major share of all international intercontinental transport. Hence, legal regulation of this ancient and actively developing institute is characterized by complexity, existence of a huge number of collisions of national and international legal norms. Legal acts in the sphere of the international carriage of goods are incapable to consider all questions and features arising during the active development of sea trade. The author considers the main problem of legal regulation of the international carriage of goods: lack of uniformity in the sources of the international private marine law. The objective of this research is studying the formation and development of the main international agreements devoted to the regulation of carriage of goods, having paid thus special attention to such main questions, as scope of conventions, responsibility of a carrier, the main transport documents, jurisdiction issues. The article on the basis of comparative method provides detailed analysis of the norms of international conventions covering the international carriage of goods by sea. The Analysis of the content of norms has shown that to date the legal regulation of international carriage of goods by sea is based on four documents: the Hague Rules of 1924, the Hague-Visby Rules of 1968, the Hamburg Rules of 1978 and the Rotterdam Rules 2008. Before the adoption of the Rotterdam Rules, applicable basic legal act was The Hague-Visby Rules, which are a modified version of the Hague Rules. Based upon the above-mentioned comparative legal study, the author makes a conclusion that despite the incomplete and outdated Hague-Visby Rules, many carriers, especially the large multimodal lines already developed a mechanism of relations with its clientele by creating their own bills of lading formalities. Hence, it seems odd to expect that the newly issued Rotterdam Rules will be able to quickly gain a position in the legal field of sea transport, mainly because it is difficult for the major carriers to change a well-established legal regime.



Keywords

international transport law, sea transport, cargo, sources of legal regulation, Hague Rules 1924, Hague-Visby Rules 1968, Hamburg Rules 1978, Rotterdam Rules 2008.

Citation: Kasatkina A.S. (2016) International Shipping of Goods: Issues in Legal Regulation. *Pravo. Zhurnal Vysshey shkoly ekonomiki*, no 2, pp. 171–185 (in Russian).

DOI: 10.17323/2072-8166.2016.2.171.185



References

- Baatz Y. (2014) *Maritime Law*. Abingdon: Routledge, 635 p.
- Bytakova N.A. (2014) Aktualnie problemy regulirovaniya mejdunarodnikh morskikh perevozok gryzov na osnovanii Rotterdamskikh pravil [Problems of Regulation of International Maritime Transport Carriage of Goods based on the Rotterdam Rules]. *Yurist*, no 10, pp. 30–34.
- Baughen S.J. (1996) Review of Luddecke Johnson The Hamburg Rules. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, vol.199, pp. 302–303.
- Berlingieri F. (2014) *International Maritime Conventions. Carriage of Goods and Passengers by Sea*. Abingdon: Routledge, 486 p.
- Berlingieri F. A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules. Available at: https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf (accessed: 16.04.2016)
- Giasch J. Bills of Lading, Waybills and the Hague-Visby Rules. Available at: http://www.admiraltylaw.com/papers/Bills_of_Lading_waybills_and_HR_Rules.pdf (accessed: 16.04.2016)
- Harris J.W. (2011) *Laws and Legislation. Maritime Law: Issues, Challenges and Implications*. London: Nova Science Publishers, 196 p.
- Ivanov G.G. (2008) Morskie perevozchiki v ojidanii novikh pravil, vozmojno Rotterdamskikh pravil [Marine Carriers in Anticipation of the New Rules. Rotterdam Rules, probably]. *Transportnoe pravo*, no 4, pp. 5–9.

Kalpin A.G. (2010) Konventsiya OON o dogovorakh polnostiy ili chastichnoy morskoi perezovozke gryzov (Rotterdamskie pravila) [UN Convention on Contracts for Wholly or Partly by Sea Transport of Goods (Rotterdam Rules)]. *Pravo. Zhurnal Vysshey shkoly ekonomiki*, no 4, pp. 85–97.

Kokin A.S. (2007) *Mezhdunarodnaia morskaiia perezovozka gryza: pravo i praktika* [International Shipping: Law and Practice]. Moscow: Volters Kluwer, 584 p. (in Russian).

Kholopov K.V. (2010) *Mejdynarodnoe chastnoe transportnoe pravo. Analiz norm mezhdunarodnogo i rossiiskogo transportnogo prava: ychebnoe posobie* [Private International Transport Law. Analysis of International and Russian Transport Law: Manual]. Moscow: Statut, 702 p. (in Russian).

Kweku G.A. (2009) *The Hamburg Rules: Did it Increase the Liability of the Carrier?* Saarbrücken: Lambert, 76 p.

Nazli I., Zulkifli H. Weaknesses of the Hague Rules and the Extent of Reforms made by the Hague-Visby Rules. Available at: http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_24604.pdf (accessed: 16.04.2016).

Wanigasekera A. Comparison of Hague-Visby and Hamburg Rules. Available at: http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf (accessed: 16.04.2016)

Yerpyleva N.Yu. (2003) Aktualnie problemy teorii i praktiki mejdynarodnogo transportnogo prava [Problems of Theory and Practice of International Transport Law]. *Advokat*, no 2, pp. 33–54.