

Бутакова Надежда Александровна

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА

Деятельность морского транспорта сегодня составляет основу международного экономического сотрудничества. Выполнение РФ требований международных договоров, относящихся к торговому мореплаванию, требует соответствующего развития российского законодательства о торговом мореплавании и поддержания его на современном уровне. Вместе с тем многие международные конвенции в сфере морского судоходства еще не ратифицированы РФ. В связи с этим возникают многообразные проблемы в практике применения, главным образом связанные с ответственностью перевозчика и обеспечением безопасности мореплавания.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/1-1/12.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 1 (15): в 2-х ч. Ч. I. С. 40-42. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/1-1/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

Свои услуги по оказанию технической помощи ленинградским металлургам в форме непосредственной работы по контрактам на заводах «Большевик», Ижорском и Путиловском фирма «Крупп» оценила в сумме 2 млн долларов США [1, с. 20].

Столь значительные средства затрачивались на приобретение технического опыта фирмы «Крупп» вынужденно, ввиду крайней необходимости в кратчайшие сроки ликвидировать отставание в производстве авиационной и другой техники, адекватной лучшим зарубежным аналогам.

Активное привлечение опыта одной из лучших металлургических кампаний Запада к наладке высоко-технологичного производства особых сортов стали и изделий из нее в 1930-х гг. было, как показала история, мерой вполне оправданной, достаточно прагматичной. Освоение целого ряда сложных технологий производства стали имело ключевое значение для военно-технического развития нашей страны, в том числе для авиационного производства.

Располагая полуфабрикатами из стали с заданными физико-химическими свойствами, авиационные заводы Ленинграда широко применяли их в производстве более чем двух тысяч учебно-тренировочных самолетов и их модификаций ежегодно. В свою очередь, крупносерийный выпуск легкомоторных учебных самолетов и двигателей к ним позволил в предвоенные годы подготовить в летных школах и авиационных училищах десятки тысяч пилотов, штурманов и авиатехников.

Список литературы

1. Минаев П. П. Военно-техническое сотрудничество СССР с зарубежными странами. СПб.: Нестор, 2004. 36 с.
2. Федулов С. В., Щерба А. Н. Военно-техническое сотрудничество СССР со странами Запада в 20-30-е годы XX века. СПб.: ВКА им. А. Ф. Можайского, 2005. 56 с.
3. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. 1275. Оп. 12.

TECHNICAL SUPPORT OF GERMAN FIRM "KRUPP" TO LENINGRAD METALLURGISTS IN HIGH-GRADE STEEL PRODUCTION FOR AIRCRAFT INDUSTRY AT THE BEGINNING OF THE 1930S

Dmitrii Anatol'evich Bochinin, Ph. D. in History
Department of Social-Economic Disciplines
Military-Cosmic Academy named after A. F. Mozhaikii
alekseev-timofejj@rambler.ru

The author considers the problem of experience acquiring in high-quality steel grades production required for aircraft industry development by the German company "Krupp" and its sequential spreading in Leningrad metallurgical plants.

Key words and phrases: high-grade steel; experience; technical support; metallurgy; steel production; production technology.

УДК 34

Деятельность морского транспорта сегодня составляет основу международного экономического сотрудничества. Выполнение РФ требований международных договоров, относящихся к торговому мореплаванию, требует соответствующего развития российского законодательства о торговом мореплавании и поддержания его на современном уровне. Вместе с тем многие международные конвенции в сфере морского судоходства еще не ратифицированы РФ. В связи с этим возникают многообразные проблемы в практике применения, главным образом связанные с ответственностью перевозчика и обеспечением безопасности мореплавания.

Ключевые слова и фразы: морское судоходство; национальное законодательство; международные конвенции; ратификация; судовладелец; грузовладелец.

Надежда Александровна Бутакова, к.ю.н.

Кафедра гражданского и трудового права

Северо-Западный институт Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

nadbutakova@yandex.ru

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА[©]

В настоящее время морской транспорт является доминирующим по общему объему международных перевозок грузов. В силу своей мобильности, сравнительно доступных цен и возможности доставить груз в любую точку планеты морские перевозки остаются наиболее часто используемым видом транспортировки внешнеторговых грузов.

Морской торговый флот крайне неравномерно распределен среди государств, порты и судостроительные верфи также рассредоточены по всему миру, потоки грузов стекаются в крупные порты с целью их

консолидации и отправки по назначению. Торгово-экономические связи государств расширяются, растет объем морских перевозок грузов, увеличивается число заходов морских судов в зарубежные порты. Все это привело к усложнению правового регулирования торгового мореплавания иностранным элементом и, как следствие, формированию международного морского частного права.

Эффективное правовое регулирование в области морского судоходства опирается как на совершенствование национального законодательства, так и на конструктивное международное сотрудничество различных стран.

Правовое регулирование вопросов морской перевозки имеет огромное значение при согласовании условий внешнеторговой сделки. Это связано, прежде всего, с нахождением соответствующих сторон сделки в различных государствах, а также с тем, что в настоящее время договор международной купли-продажи достаточно унифицирован, в том числе и посредством использования и включения в него норм и обычаев международного морского частного права.

Однако, несмотря на длительную историю существования и развития морского частного права, нельзя признать существующее законодательство совершенным. В целом вопросы правового регулирования договора морской перевозки груза проработаны недостаточно. Большое количество возникающих проблем связано с решением вопросов применимого права.

Согласно ст. 2 Кодекса торгового мореплавания РФ (далее КТМ РФ) под торговым мореплаванием понимаются все виды невоенного мореплавания. К отношениям, возникающим из торгового мореплавания, с участием судов под российским флагом, согласно КТМ РФ, применяется право Российской Федерации. Оно определяется в соответствии с международными договорами, КТМ РФ, обычаями торгового мореплавания. Вместе с тем стороны при заключении договора вправе избрать другое применимое право, что и происходит, особенно когда одной из сторон по договору является не российская сторона. Если же стороны не определили применимое законодательство, то будет применяться право стороны, к которой предъявляется претензия. Так, по договору морской перевозки – законодательство по месту нахождения перевозчика, по договору тайм-чартер и бербоут-чартер – судовладельца.

Безусловно, КТМ РФ, прежде всего, направлен на регулирование национальных правоотношений в области торгового мореплавания. Однако подавляющее большинство всех норм КТМ РФ построено с учетом тех международных конвенций и соглашений, участницей которых стала Россия за последние годы, поэтому КТМ РФ фактически содержит унифицированные материально-правовые нормы международного характера, инкорпорированные в российское законодательство.

Такое содержание действующего национального российского законодательства в отношении решения вопроса о применимом праве в договорах по морской перевозке грузов. Однако в странах прецедентной системы права вопросы правоприменения решаются в соответствии с судебной практикой. Вопросы применимого права отражаются непосредственно в договорах морской перевозки, а именно – в чартерах и коносаментх. Так, в универсальных чартерах БИМКО (Балтийский и Международный морской совет) Беркон-89 предлагаются два варианта выбора применимого права: это английское право (арбитраж в Лондоне) или морское право США (арбитраж в Нью-Йорке). В случае отсутствия выбора сторонами определенного права применяется английское право. Вопросы применимого права по коносаменту возникают в случаях, когда он является единственным документом, удостоверяющим договор морской перевозки, в линейных морских перевозках. Как правило, в коносамент включается оговорка «Парамаунт», которая отсылает к Гаагско-Висбийским правилам.

Согласно данной оговорке к коносаменту должны применяться «Гаагские правила, содержащиеся в Международной Конвенции по унификации некоторых правил по коносаменту, принятые в Брюсселе 25 августа 1924 года, предписанные в законодательном порядке в стране отгрузки. В случае обязательного применения Международной Брюссельской конвенции, с изменениями, внесенными Протоколом, подписанным в Брюсселе 23 февраля 1968 года, – Правил Гаага-Висби, – к коносаменту должны применяться положения соответствующего законодательства» [2, с. 26].

Таким образом, для стран-участниц коносаментные перевозки грузов регулируются Международной конвенцией по унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Гаагские правила); Протоколом об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанным в Брюсселе в 1968 г. (Правила Гаага-Висби); Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила), которая поглощает Гаагские правила и Правила Гаага-Висби.

Вопросы применимого права регламентируются Гаагскими правилами следующим образом. Согласно ст. 10 Правила применяются ко всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств. Правилами Гаага-Висби внесены изменения в ст. 10 Гаагских правил. Так, согласно ст. 5 Правил Положения настоящей Конвенции применяются ко всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если: а) коносамент выдан в Договариваемом государстве; либо б) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договариваемом государстве; либо в) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору, какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.

Каждое Договариваемое государство применяет к указанным выше коносаментам положения настоящей Конвенции.

Проблемность применения Правил Гаага-Висби состоит в том, что положения их не применяются к чартерам.

Гамбургские правила 1978 г., не меняя по сути, но конкретизируя сферу их применения сторонами, также применяются только к коносаментам, в том числе к коносаментам, выданным согласно чартеру, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем (ст. 2 Правил Гаага-Висби). Применение данных правил ограничивается некоторыми условиями, содержащимися в них. Так, например, они не ограничивают возможность применения сторонами иных конвенций, поэтому во многих проформах коносаментов практически не содержатся ссылки на Гамбургские правила. Россия не присоединилась к данным правилам, поэтому их действия не распространяются на отношения по морской перевозке с участием российских портов и сторон.

Главное различие между Гамбургскими и Гаагско-Висбийскими правилами заключается в том, что Гамбургские правила применяются к ратифицировавшему их государству, в котором расположен порт разгрузки. Это очень существенное в настоящее время различие, потому что может иметь следствие, когда рейс подчинен двум разным режимам. Так, например, если груз погружен в порту, где применимы Гаагские или Гаагско-Висбийские правила (например, Великобритания), и груз выгружен в порту, где применимы Гамбургские правила (например, Египет). Соответственно, в данном случае будет применяться законодательство страны, где состоится Арбитраж. Если Арбитраж, согласно условиям договора перевозки, состоится в Великобритании, то будут применяться Правила Гаага-Висби, если в Египте – то Гамбургские правила.

Согласно п. 3 ст. 23 Гамбургских правил коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, должен включать указание о том, что перевозка регулируется положениями Гамбургских правил, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю. Таким образом, Гамбургские правила гарантируют, что, даже если арбитражные слушания начаты в государстве, не ратифицировавшим Гамбургские правила, условия Правил будут применяться. Гаагские и Гаагско-Висбийские правила также постановляют, что государство, ратифицировавшее Гамбургские правила, может вполне применить их уже хотя бы потому, что в них содержится более широкий спектр обязанностей судовладельца (ст. 5 Гаагских и Гаагско-Висбийских правил).

Прошло уже более тридцати лет после издания Гамбургских правил, но они так и не стали однородным набором правил, регулирующих обязанности судовладельца в морской перевозке грузов. К сожалению, Правила не получили широкого распространения. Как результат в последние годы вновь возобновилось давление грузовладельцев в отношении пересмотра Гаагских и Гаагско-Висбийских правил. Вызов был принят Комиссией ООН по праву международной торговли, и начата работа по составлению новых правил, которые получили название «Роттердамские правила».

Новая Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» («Роттердамские правила») от 11 декабря 2008 г. должна существенным образом отличаться от Гамбургских правил с тем, чтобы она была приемлема для государств-участников Гаагско-Висбийских правил. С другой стороны, изменения не должны быть настолько фундаментальными, чтобы в ней могли участвовать государства-участники Гамбургских правил и те государства, которые сегодня рассматривают возможность присоединения к этим Правилам [1, с. 5].

Роттердамские правила являются серьезным шагом по урегулированию отношений, связанных с международной перевозкой по единому транспортному документу различными видами транспорта (мультимодальная перевозка). Надо отметить, что, несмотря на неполноту и несовременность Гаагско-Висбийских правил, многие перевозчики уже отработали механизмы применения данных Правил во взаимоотношениях со своей клиентурой путем создания собственных проформ коносаментов. Поэтому не думается, что Роттердамские правила (кстати сказать, достаточно громоздкие по изложению) смогут быстро завоевать позиции на правовом поприще регулирования морских перевозок, главным образом потому, что менять устоявшийся режим правового регулирования, особенно крупным перевозчикам, достаточно трудоемко. Тем не менее необходимость внедрения новых унифицированных правил перевозки на международном уровне возникла уже давно.

Список литературы

1. Иванов Г. Г. Морские перевозчики в ожидании новых правил, возможно, Роттердамских правил // Транспортное право. 2008. № 4. С. 5-9.
2. Миллз С. Коносаменты: руководство к хорошей практике / Ассоциация клубов взаимного страхования Северной Англии. Одесса: Изд-во «ПЛАКЕ», 2000. 121 с.

TOPICAL PROBLEMS OF MARITIME NAVIGATION LEGAL REGULATION

Nadezhda Aleksandrovna Butakova, Ph. D. in Law

Department of Civil and Labour Law

North-West Institute of Russian Academy of National Economy and State Service under the RF President

nadbutakova@yandex.ru

Today maritime transport activity is the basis of international economic cooperation. International treaties requirements implementation by the RF, relating to merchant shipping, demands the corresponding development of the Russian legislation on merchant shipping and its maintaining at up-to-date level. However, most international conventions in maritime navigation sector have not been ratified yet by Russia. In this connection there are multiple problems in the practice of application, mainly related to a carrier's liability and navigation safety ensuring.

Key words and phrases: maritime navigation; national legislation; international conventions; ratification; ship owner; cargo owner.