

Бутакова Надежда Александровна

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

В статье исследуются вопросы, посвященные законодательству о морской перевозке грузов. Автор анализирует проблематику развития и унификации морского права как появившегося ранее других отраслей транспортного права. Рассматриваются проблемы договорного регулирования морских перевозок грузов как в линейном, так и в трамповом сообщении, а также вопросы формирования каталогов исключений из ответственности перевозчика, указаны лимиты денежной ответственности перевозчика, предусмотренные в морских конвенциях. На основе произведенного в работе анализа морских конвенций автор пришел к выводам о путях совершенствования действующего законодательства о морских перевозках грузов.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/6-2/7.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2015. № 6 (56): в 2-х ч. Ч. II. С. 37-39. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/6-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 347.463

Юридические науки

В статье исследуются вопросы, посвященные законодательству о морской перевозке грузов. Автор анализирует проблематику развития и унификации морского права как появившегося ранее других отраслей транспортного права. Рассматриваются проблемы договорного регулирования морских перевозок грузов как в линейном, так и в трамповом сообщении, а также вопросы формирования каталогов исключений из ответственности перевозчика, указаны лимиты денежной ответственности перевозчика, предусмотренные в морских конвенциях. На основе произведенного в работе анализа морских конвенций автор пришел к выводам о путях совершенствования действующего законодательства о морских перевозках грузов.

Ключевые слова и фразы: договор морской перевозки; чартер; коносамент; лимит ответственности перевозчика; каталог исключений из ответственности перевозчика.

Бутакова Надежда Александровна, к.ю.н.

*Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Северо-Западный институт управления, г. Санкт-Петербург
nadbutakova@gmail.com*

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ[©]

Право международной перевозки развивалось в рамках парадигмы свободы договора и международной унификации, которая традиционно достигалась путем применения более или менее общих правил и стандартов. Это особенно очевидно в отношении международной морской перевозки. Морское право появилось ранее других направлений транспортного права, регулирующих перевозки иными видами транспорта, уже в силу того, что все остальные виды транспорта появились значительно позднее морского, поэтому и развитие морского права происходило совершенно индивидуально и самобытно, а принцип свободы договора преобладал еще до появления Брюссельской конвенции 1924 года об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) [1]. Необходимость в единых правилах регулирования в морском праве продемонстрирована на классических примерах общей аварии. Например, когда судно и груз подвергаются такой опасности, что требуется принятие чрезвычайных мер для их спасения. Операция по спасению может быть осуществлена двумя разными способами. Например, если судно село на мель, в первом случае спасения возможно поднять паруса и оторваться с мели, в результате чего судну будут нанесены значительные повреждения. Во втором случае спасения можно попросту выбросить груз за борт и облегчить судно, тем самым снять его с мели. Второй вариант спасения, конечно, менее привлекателен для грузовладельцев, но более выгоден для судовладельца. Видимо поэтому был разработан принцип, согласно которому убыток, нанесенный грузовладельцам, должен быть разделен между интересами всех участников морского предприятия, то есть между судном, грузом и подлежащим оплате фрахтом. Стоимость нанесенного ущерба должна быть справедливо распределена в пропорции между участниками морского предприятия. Это то, что называется распределением общей аварии, которое восходит, по крайней мере, к так называемому *Lex Rhodia dejactu* [4, с. 395]. Данный принцип позднее был принят в римском праве и до сих пор поддерживается в Йорк-Антверпенских правилах 1994 года. Интересно отметить, что эта концепция сохранилась на протяжении веков в качестве нормы, представляющей яркий пример *Lex Mercatoria*.

До развития линейных океанских перевозок, означающих перевозку груза судами по штатному расписанию из одного порта в другой, перевозки осуществлялись либо на основании разовых договоров, либо в рамках договорных отношений, охватывающих длительный период времени. Международная торговля по-прежнему выполняется большей частью путем привлечения судов на основании договоров, которые называются чартер-партия. Данные договоры оформляются либо на конкретную перевозку (рейсовый чартер-партия – *voyage charter-party*), либо на несколько перевозок в течение длительного периода времени (тайм чартер-партия – *time charter-party*). Кроме того, рейсовый чартер-партия может использоваться для перевозки грузов на серийных судах (*consecutive voyage*). Чартер представляет собой договор перевозки груза на судне, которое было определено в договоре, и согласно которому фрахтователь обязуется направить судно в порт в пределах указанных в договоре опций и дать капитану судна соответствующие инструкции. От договора морской перевозки следует отличать договор аренды судна (бербоут-чартер или димайз-чартер), по условиям которого фрахтователю передается судно вместе с функциями технического и коммерческого управления. Фактически бербоут-чартер часто используется как способ финансирования приобретения судна, избавляя покупателя от необходимости платить всю сумму покупки судна вперед. Если бербоут-чартер заключается с правом выкупа судна, то эквивалент выкупной цены выплачивается в течение срока бербоута в рассрочку. Такой бербоут-чартер часто дает бербоут-фрахтователю право приобретения судна за символическую сумму по истечении бербоут-чартера.

С развитием линейной океанской перевозки возникла потребность в разработке общих стандартных условий такой перевозки, в частности, в отношении ответственности перевозчика. Чартер-партии стали более стандартизированы и появились в различных формах, некоторые из которых зависят от перевозимых товаров (лес, зерно, нефть и т.д.), в то время как другие предназначены для общего использования независимо от видов перевозимых грузов («Baltimе 1939 г» и «Gенсоп»).

С учетом того, что чартер не оформляется при линейных перевозках, то и его нормы, регулирующие ответственность судовладельца, не пригодны для применения в регулярном линейном сообщении из порта в порт. Поэтому стандартные условия линейной перевозки были внесены в коносамент.

Так, при заключении договора купли-продажи на условиях CFR или CIF, продавец также обязуется заключить договор перевозки груза в пользу покупателя. Данные условия ИНКОТЕРМС дают покупателю возможность быть уверенным, что при доставке груза будут применяться общие стандартные условия поставки, известные ему заранее. В соответствии с вышеупомянутыми торговыми терминами продавец выпускает океанский бортовой коносамент в пользу покупателя, что означает, что в соответствии с ИНКОТЕРМС продавец выполнил свои обязательства по договору перед покупателем. Если договор купли-продажи оформляется на обычных условиях, без ссылки на ИНКОТЕРМС, то покупателю следует определить условия доставки в договоре. Это объясняет появление в Гаагских правилах, посвященных перевозке грузов в линейном сообщении по коносаменту, положений, применимость которых была в первую очередь направлена на охрану интересов покупателя на условиях CFR и CIF, так как правила применяются к отношениям между держателем коносамента и перевозчиком. В конвенции также унифицированы правила об ответственности линейного перевозчика с тем условием, что перевозчик лишен возможности уменьшить размер предусмотренной в Правилах ответственности по договору. Однако перевозчик получает преимущества в связи с тем, что в конвенцию включен каталог исключений из ответственности перевозчика, который ранее требовалось оговаривать в договоре. Режим Гаагских правил будет применяться к перевозке по коносаменту даже за пределами области применения конвенции, если в коносамент включена оговорка *Paramount*¹. Таким образом, обязательный режим представляет собой своего рода компромисс, по которому перевозчику в обмен на ограничение его свободы договора предоставляется довольно скромный уровень ответственности. В частности, понятие морского предприятия и морского риска, данное в ст. 1b конвенции, явно коррелирует с исключением из ответственности за ошибки в навигации и управлении судном. Кроме того, денежный лимит ответственности перевозчика за любые потери или повреждения, причиненные грузу, определен на достаточно низком уровне и выражается в пределах 100 фунтов стерлингов золотом за каждое перевозимое место, а впоследствии был изменен на 665,67 расчетных единиц за место или единицу либо 2 расчетных единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше (п. 5а ст. 4 Правил Гаага-Висби). Далее этот скромный лимит ответственности при перевозке грузов морским транспортом был изменен в Гамбургских правилах 1978 года [3]. В частности, было исключено такое основание освобождения перевозчика от ответственности, как ошибки в навигации и управлении судном, а лимит ответственности перевозчика за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, увеличен до суммы, эквивалентной 835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Данная тенденция изменений также прослеживается и во вновь изданных, но не вступивших в силу Роттердамских правилах [4]. Так, согласно ст. 59 Роттердамских правил, ответственность перевозчика за нарушения его обязательств была повышена до 875 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки или до 3-х расчетных единиц за один килограмм веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель согласовали большую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

Нужно отметить, что, несмотря на более позднее время принятия и большую разработанность, Гамбургские правила не получили большого распространения. Связано это с тем, что многие перевозчики за время использования Правил Гаага-Висби отработали устойчивые механизмы их применения, сложилась обширная и предсказуемая судебная практика, поэтому, даже с учетом неполноты и несовременности Гаага-Висбийских правил, думается внедрение в практику морских перевозок любого иного регулирования – это вопрос долгого времени.

Таким образом, все попытки расширить лимит обязательной ответственности перевозчика, применяемой по правилам Гаага-Висби, были в основном неудачными, и нет никаких оснований полагать, что данное положение изменится в скором времени. Разработаны новые Роттердамские правила, но и эта попытка изменить сложившийся режим морской перевозки, дабы адаптировать его к современным реалиям, сложна в реализации, поскольку представляет собой проблему достижения международного консенсуса касательно подписания и ратификации данных правил. Более того, любые усилия по внедрению нового режима морской перевозки, вероятнее всего, будут способствовать лишь дальнейшей дисунификации морского законодательства. Это следует из того, что в настоящее время судовладельцы не испытывают серьезной коммерческой необходимости в существенных изменениях действующего режима, основанного большей частью на правилах Гаага-Висби, а появление нового, третьего режима морской перевозки сделает морскую практику еще более разрозненной.

¹ Чартерная оговорка, в которой устанавливается, что все коносаменты на груз данного чартера должны содержать оговорку «Парамаунт» о соблюдении Гаагских правил (http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl_des2.cgi?qqsblbd).

Список литературы

1. **Брюссельская конвенция 1924 года об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила)** [Электронный ресурс]. URL: <https://www.referent.ru/1/24911> (дата обращения: 18.04.2015).
2. **Гримм Д. Д.** Лекции по догме римского права / под ред., с предисл. В. А. Томсинова. М.: Зерцало, 2003. 496 с.
3. **Конвенция ООН о морской перевозке грузов «Гамбургские правила» (Гамбург, 31 марта 1978 г.)** [Электронный ресурс]. URL: <http://zakonrus.ru/asmap/convgp.htm> (дата обращения: 18.04.2015).
4. **Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов** [Электронный ресурс]: принята Резолюцией 63/122 Генеральной Ассамблеи от 11 декабря 2008 года (Роттердамские правила). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml (дата обращения: 18.04.2015).

ISSUES OF LEGAL REGULATION OF CONTRACT OF AFFREIGHTMENT OF GOODS

Butakova Nadezhda Aleksandrovna, Ph. D. in Law

*The North-Western Institute of Management of the Russian Federation Presidential Academy
of National Economy and Public Administration in Saint-Petersburg
nadbutakova@gmail.com*

The article deals with the issues devoted to the legislation on affreightment of goods. The author analyzes the problems of the development and unification of maritime law as appeared earlier than other branches of law of shipping. The problems of the contractual regulation of affreightment of goods both in line and tramp shipping, as well as the issues of forming the catalogues of exceptions from the liability of the carrier are considered; the limits of the pecuniary liability of the carrier provided by maritime conventions are shown. On the basis of the conducted analysis of maritime conventions the author comes to the conclusion about the ways to improve the existing legislation on affreightment of goods.

Key words and phrases: contract of affreightment; charter; bill of lading; limit of liability of the carrier; catalogue of exceptions from liability of the carrier.

УДК 94(470)

Исторические науки и археология

В статье на материале архива шуйской земской избы рассматривается вопрос об отчуждении судебных прав посадской общины в пользу воеводы в первой половине XVII в. Делается вывод, что основным рычагом давления на посад было право сместного суда, адресованное воеводе правительством. Автор обосновывает положение, что уже с начала 1620-х гг. система воеводского управления обретает тесные и взаимовыгодные связи с посадским миром.

Ключевые слова и фразы: воеводское управление; посадская община; земские судьи; земские старосты; судебные полномочия; сместный суд.

Бутрин Егор Сергеевич

*Шуйский государственный педагогический университет
esutrin@yandex.ru*

ВОЕВОДСКИЙ СУД В ШУЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XVII В. ©

Воеводская власть являлась основной формой местного самоуправления в России в конце XVI – начале XVIII в. Одной из важнейших функций этой власти являлась судебная. Судебные права перешли к воеводам от наместников и волостелей. Согласно установлениям губной реформы 50-х гг. XVI в. эти лица должны были осуществлять суд при участии «судных мужей», старост и целовальников – представителей местной общины [2, с. 257-301; 10, с. 77-79]. Однако в начале XVII в. посадская судебная администрация теряет самостоятельность и попадает под власть воевод. Если в середине 1580-х гг., по словам В. А. Аракчеева, воеводское управление в Пскове «опиралось на выборные земские структуры» [1, с. 131], то со времени окончания Смутного времени «воеводское управление исключает всякое другое» [6, с. 288-290], в том числе и в судебном отношении. Однако конкретные формы этого процесса на местах, его движущие силы и особенности оказались обойдены вниманием исследователей. Между тем, как справедливо замечает И. П. Ермолаев, касаясь темы воеводских полномочий в XVII в., «единственно верным подходом к вопросу должен быть региональный принцип» [7, с. 106-107]. Подобную возможность предоставляют материалы архива земской избы г. Шуи, сохранившегося практически целиком благодаря усилиям местных краеведов XIX в. (прежде всего В. А. Борисова). Документы этого архива позволяют проследить реализацию устранения посадской общины от судебной власти в первой половине XVII в.