

Секция «Юриспруденция»

Унифицированное материально-правовое регулирование договора морской перевозки груза

Насонова Ольга Андреевна

Студент

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Юридический факультет, Москва, Россия

E-mail: olechkanassonova@yandex.ru

Унификация правил морской перевозки груза началась в конце 19 века. В 1924 году была принята Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила), впоследствии измененная Протоколами 1968 г. и 1979 г. По мнению А.Л. Маковского, вся история унификации норм о морских перевозках грузов несет на себе отпечаток резких противоречий между интересами капиталистических стран, обладающих крупным торговым флотом, и интересами тех стран, организации которых выступают в качестве грузовладельцев [1]. Гааго-Висбийские правила получили широкое распространение, в настоящий момент участниками Конвенции является большинство государств, занимающих ведущие позиции в мировых морских перевозках. Основное значение Гаагских правил состоит в том, что, установив минимальную ответственность перевозчика, они тем самым распределили риски между перевозчиком и грузовладельцем, и это создало соответствующую базу для страхования груза и ответственности [2]. Однако эти нормы имели ряд недостатков, поскольку удовлетворяли главным образом интересы судовладельцев. Например, обязанность перевозчика проявить разумную заботливость перед рейсом и вначале его охватывает только небольшой временной отрезок всей перевозки. Если же утрата или повреждение груза произойдет после начала рейса, необходимо выявить, что послужило тому причиной, навигационная ошибка или проявление ненадлежащей заботливости по отношению к судну [3]. В 1978 г. состоялась Конференция, принявшая новую Конвенцию ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила). В Конвенцию не вошел так называемый «каталог исключений» - основания освобождения перевозчика от ответственности за убытки, широкий перечень которых закреплен в Гаагских правилах. Перевозчик несет ответственность как за задержку в доставке, так и за «навигационную ошибку». Гамбургские правила расширяют период ответственности перевозчика: вместо принципа «от талей до талей», установленного Конвенцией 1924 г., применяется правило, согласно которому перевозчик несет ответственность за груз во время, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки. В целом Конвенция 1978 г. значительно расширяет сферу ответственности перевозчика, хотя порой неоправданно ставит грузовладельца в привилегированное положение. Примером могут служить нормы Конвенции о требованиях и исках: получатель груза может при очевидном повреждении груза забрать его, а на другой день отправить перевозчику уведомление об ущербе. В данной ситуации перевозчик лишен возможности самостоятельно зафиксировать факт ущерба. Подобные положения могут привести к увеличению количества споров.

В 2009 году была открыта для подписания Конвенция о договорах полной или частично морской перевозки грузов, разработанная Комиссией ООН по праву междуна-

родной торговли. Положения Конвенции учитывают как прошлый опыт унификации договора морской перевозки, так и современную ситуацию в международной торговле (ряд положений Конвенции содержит элементы сетевой системы ответственности [4]). Одна из её целей – достичь оптимального баланса распределения рисков между сторонами договора. Период ответственности перевозчика начинается с момента получения груза для перевозки и оканчивается моментом сдачи, при этом не используются понятия «порт погрузки» и «порт выгрузки». Роттердамские правила закрепляют обязанность перевозчика проявить надлежащую заботливость в целях обеспечения и поддержания мореходного состояния судна до, в начале и в ходе морского рейса, что ликвидирует пробел Гаагских правил. Из Конвенции 1924 года был заимствован «каталог исключений». В качестве обстоятельства, исключаящего ответственность, являются в том числе меры по избежанию ущерба окружающей среде. Новая Конвенция в целом соответствует положениям Гамбургских правил в отношении понятия «груз» и применяется к перевозке любых грузов, а также нормам об ограничении ответственности и утрате права на ограничение ответственности. К числу новелл Роттердамских правил можно отнести нормы о транспортных электронных записях, порядке сдачи груза и правах контролирующей стороны. На настоящий момент Роттердамские правила не вступили в силу.

Безусловно, существование многочисленных унифицированных правовых режимов в морской перевозке грузов нецелесообразно. Однако создание оптимально сбалансированного режима ответственности для обеих сторон договора – залог широкого признания международных норм государствами.

Литература

1. Маковский А.Л. Международно-договорная унификация морского права: некоторые итоги, тенденции и перспективы // Морской транспорт и международное судоходство: правовые и экономические проблемы. XIV Международная конференция «Мир на морях». М., 1990. С.156-165.
2. Иванов Г.Г. Актуальные вопросы международного частного морского права: Тексты лекций. М., 1986.
3. Diamond A. The Hague-Visby Rules // [1978] 2 LMCLQ, pp. 225-264.
4. Иванов Г.Г. Морские перевозчики в ожидании новых правил, возможно, Роттердамских правил // Транспортное право. 2008. №4. С. 5-9.