

УДК: 347.463

**НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

Зинченко К. Д.,

магистрант

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса,
Владивосток, Россия*

Аннотация

В содержании своей научной статьи автор анализирует некоторые аспекты правового регулирования международных морских грузоперевозок, затрагивая проблемы развития и унификации международного морского права, в целом. Им освещаются также и проблемы договорного регулирования перевозки морем грузов, как в рамках линейного, так и в рамках транспортного сообщения, в том числе и некоторые проблемные моменты, связанные с установленными пределами материальной ответственности перевозчика, в тексте ряда международно-правовых морских конвенций. В заключении настоящей научной статьи автором формулируются немаловажные и значимые выводы о необходимости своевременного совершенствования положений международного права и действующего российского законодательства, регулирующего вопросы международных морских грузоперевозок.

Ключевые слова: Международное право, морские грузоперевозки, проблемы, правовое регулирование, пути разрешения, пути преодоления.

***SOME PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL
MARINE CARGO TRANSPORTATION***

Zinchenko K. D.

student

*Vladivostok State University of Economics and Service,
Vladivostok, Russia*

Annotation

In the content of his scientific article, the author analyzes some aspects of the legal regulation of international shipping, affecting the development and unification of international maritime law in general. He also highlights the problems of contractual regulation of the carriage of goods by sea, both within the linear and in the context of transport, including some problematic issues related to the established limits of the carrier's liability, in the text of a number of international legal maritime conventions. In the conclusion of this scientific article, the author formulates important and significant conclusions about the need for timely improvement of the provisions of international law and the current Russian legislation governing international shipping.

Keywords: International law, shipping, problems, legal regulation, ways to resolve, ways to overcome.

С развитием линейных международных морских перевозок грузов неумолимо возникла нужда, потребность в принятии и утверждении наиболее общих, типичных условий их практической реализации, что, как следствие, породило за собой появления ряда конвенций на международном уровне, посвященных их регулированию, от правильного толкования положений которых зависит и разрешение споров, вытекающих из заключенных договоров международных морских перевозок. Указанные обстоятельства обуславливают в полной мере актуальность выбранной темы настоящего научного исследования, подчеркивают необходимость детального изучения особенностей правового регулирования международных морских перевозок.

Целью настоящего исследования является проведение детального анализа особенностей правового регулирования международных морских перевозок, а также выявление проблем, связанных с этим. Для достижения поставленной цели нами были разрешены нижеследующие задачи настоящего исследования:

1. Проанализировать содержание конвенционных положений, посвященных регламентации отдельных особенностей международных морских перевозок;
2. Выявить некоторые пробелы, коллизии в конвенционных положениях, посвященных регламентации отдельных особенностей международных морских перевозок;
3. Подтвердить наличие указанных проблем материалами сформированной судебной практики;
4. Сформулировать итоговые выводы в виде некоторых рекомендаций по разрешению выявленных проблем правового регулирования международных морских перевозок.

Так, исходя из содержания первоначальной редакции Международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) (Брюссель, 25 августа 1924 г.), принятой в 1924 году (п. 5 ст. 4), «ни перевозчик, ни судно не несет ответственности за убытки, превышающие 100 фунтов стерлингов за единицу груза», что, в целом, свидетельствует о крайне невысоком объеме финансовой ответственности перевозчика по договору международной морской перевозки грузов [1]. При этом, следует подчеркнуть, что на территории множества государств, являющихся участниками данного международного договора, возникала проблема определения единицы груза, в том случае, если он подлежал морской грузоперевозке в контейнере, поддоне, или же в каком-либо ином приспособлении для дальнейшей транспортировки груза морем.

Вновь принятая Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаага-Висби правила), также не смогла в полной мере разрешить существующие с того момента проблемы правового регулирования морской перевозки грузов: так, в содержании названного международно-правового акта нет указания на форму коносамента, не было дано точного и

четкого разделения правового статуса фактического перевозчика и перевозчика, что, на наш взгляд, требует своевременного исправления, то есть, внесения изменений, позволяющих детальным образом разграничить данные две правовые дефиниции, поскольку перевозчиком может быть абсолютно любое лицо, которое заключило договор с грузоотправителем, а фактическим перевозчиком - лицо, которое, непосредственно, реализовало данную морскую грузоперевозку. Кроме того, несмотря на значительное увеличение объема ответственности перевозчика по договору морской грузоперевозки («...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...»), они, по-прежнему, не учитывают реалий современного времени, в том числе и растущие требования к ответственности перевозчика, реализующего международную морскую грузоперевозку [2].

Еще один принятый в последующем международно-правовой акт, носящий общепризнанное название Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила), несмотря на то, что во многом конкретизировали положения предыдущего международно-правового акта (например, более точные положения, регулирующие специфику коносамента, использования необоротных транспортных средств), весьма схожи с ним по характеру, что, как следствие, повлекло за собой ограниченность их применения на территории ряда государств [3].

На данный этап времени разработан новый международно-правовой акт, в содержании которого также была сделана попытка усовершенствовать вопросы лимитов ответственности перевозчика: так, согласно ст. 59 Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила), «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 бóльшую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье» [4].

Необходимо отметить, что о наличии существующих проблем свидетельствует и проведенный анализ сформированной судебной практики соответствующих судебных органов, уполномоченных на разрешение споров, вытекающих из договоров международной морской перевозки: так, в частности, из двадцати проанализированных нами решений, в четырнадцати случаях суды всегда по-разному вели расчеты финансовой ответственности сторон, что показывает отсутствие единого подхода к разрешению данного вопроса.

Однако, на наш взгляд, последняя попытка к изменению десятилетиями сложившегося режима перевозки морем грузов, сделав их более адаптированными к условиям современного времени крайне сложна в своей практической реализации, поскольку по сей день данный международно-правовой акт не вступил силу и не нашел поддержки со стороны государств в его подписании и ратификации. Указанное, собственно, влечет за собой необходимость в разработке более точного международного правового акта, положения которого бы в полной мере урегулировали все аспекты международной морской перевозки грузов, а также позволили бы достичь общегосударственного консенсуса.

Библиографический список

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила): приняты в Брюсселе 25.08.1924.

- [Электронный ресурс] // СПС «Гарант». - Режим доступа: <http://base.garant.ru/>
2. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаага-Висби правила), принятые в 1968 году. [Электронный ресурс] // СПС «Гарант». - Режим доступа: <http://base.garant.ru/>
 3. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила). [Электронный ресурс] // Международный брокер. - Режим доступа: <http://www.brokert.ru/material/konvenciya-oon-morskoy-perevozke-gamburgskie-pravila>
 4. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила): принята 11.12.2008 (не вступила в силу). [Электронный ресурс]. // СПС «Гарант». - Режим доступа: <http://base.garant.ru/2570922/>

Оригинальность 81%