

Проблемы унификации международного транспортного права

Бутакова Надежда Александровна

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
 Доцент кафедры гражданского и трудового права
 Кандидат юридических наук
 nadbutakova@gmail.com

РЕФЕРАТ

В статье исследуются вопросы развития и унификации международного транспортного права. Автор анализирует проблематику развития и унификации морского права, как появившегося ранее других направлений транспортного права. В работе рассматриваются проблемы формирования каталогов исключений из ответственности перевозчика, а также лимиты денежной ответственности перевозчика, предусмотренные в унимодальных транспортных конвенциях. На основе произведенного в работе анализа унимодальных транспортных конвенций автор пришел к выводам о путях совершенствования действующего транспортного законодательства.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

договор морской перевозки, чартер, коносамент, лимит ответственности перевозчика, каталог исключений из ответственности перевозчика

Butakova N. A.

Problems of Unification of the International Transport Law

Butakova Nadezda Aleksandrovna

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
 Associate Professor of the Chair of Civil and Labor Law
 PhD in Jurisprudence
 nadbutakova@gmail.com

ABSTRACT

This article explores the development and unification of international transport law. The author analyzes the development and unification of the shipping law, as it was appeared before the other areas of transport law. The paper discusses the exceptions from carriers liability and the monetary limits of carriers liability prescribed in unimodal transport conventions. The author came to the conclusions in this article about ways of improving the current transport law.

KEYWORDS

contract of carriage by sea, charter-party, bill of lading, limits of carriers liability, the catalogue of exceptions from carriers liability

Разработка новых технологий в транспортной отрасли привела к тому, что возникла значительная потребность в модификации коммерческих и традиционных правовых подходов к регулированию перевозочных отношений, особенно это касается регулирования мультимодальных перевозок. Чтобы составить четкое представление о характере законодательных актов, регулирующих современные перевозки грузов, целесообразно осветить проблемы, связанные с существующей международно-правовой практикой. К сожалению, до сих пор не достигнуто столь желанное единообразие права в транспортной отрасли. Данная тема по-прежнему

привлекает внимание различных международных и межправительственных организаций. Поиск единообразия правового регулирования в этой важной области продолжается, и данная статья также направлена на решение проблем унификации международного транспортного права.

Сам по себе договор перевозки груза всегда, в той или иной степени, зависел от особенностей правовых режимов соответствующих видов транспорта. Если ранее клиент заключал договор перевозки на определенном виде транспорта, то теперь, благодаря развитию международной смешанной перевозки грузов, договор чаще заключается на условиях применения нескольких транспортных режимов для доставки грузов из пункта отправления до конечного пункта назначения. Таким образом, клиент может заключить договор перевозки без указания конкретного вида транспорта, на котором будет осуществляться перевозка. В таком случае следует определить, будет ли такой договор перевозки *sui generis*¹ или к нему будут применяться международные унимодальные транспортные конвенции, касающиеся различных режимов транспорта.

Помимо проблем, которые возникают в связи с тем, что стороны зачастую на момент заключения договора перевозки груза не знают, какое право будет применяться для регулирования такой перевозки, поскольку в договоре не определен вид используемого транспорта, значительные проблемы возникают из-за различных видов ответственности, применяемых в рамках разных международных транспортных конвенций. Это одна из основных проблем, возникающих при перевозках на различных видах транспорта по одному договору, называемому мультимодальным.

Как правило, 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 Конвенции об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 г. (Гаагские правила)².

Необходимость в единых правилах регулирования в морском праве продемонстрирована на классических примерах общей аварии, например, когда судно и груз подвергаются на море такой опасности, которая требует чрезвычайных мер для их спасения. Операция по спасению может быть осуществлена двумя разными способами. Например, если судно село на мель, можно поднять паруса и оторваться с мели, в результате чего судно будет 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, т. е. между судном, грузом и подлежащим оплате фрахтом. Стоимость

¹ *Sui generis* (суи генерис; букв. своеобразный, единственный в своем роде) — латинское выражение, означающее уникальность правовой конструкции (акта, закона, статуса и т. д.), которая, несмотря на наличие известного сходства с другими подобными конструкциями, в целом не имеет прецедентов. Уникальность любого из случаев *sui generis* зачастую становится предметом затяжных споров [Электронный ресурс]. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Sui_generis

² Конвенции об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 г. [Электронный ресурс] // СПС Консультант плюс. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=133601>

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 de jactu* [1; 395]. Данный принцип позднее был принят в римском праве и до сих пор поддерживается в Йорк-Антверпенских правилах 1994 г. Интересно отметить, что эта концепция сохранилась на протяжении веков в качестве нормы, представляющей яркий пример *lex mercatoria* (в пер. с лат. — торговое право).

До развития линейных океанских перевозок, означающих перевозку груза судами по 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 за покупку судна. 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 («Baltimex 1939 г.» и «Gencon»). 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 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 1978 г.², 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 фт. ст. золотом за каждое перевозимое место, а впоследствии был изменен на 665,67 расчетных единиц за место или единицу либо две расчетных единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше (п. 5 а) ст. 4 Правил Гаага–Висби).

Далее этот скромный лимит ответственности при перевозке грузов морским транспортом был изменен в Гамбургских правилах 1978 г.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.

Развитие иных транспортных режимов было менее сложным. Отправной точкой стал принцип строгой ответственности перевозчика за утрату, повреждение или задержку в доставке груза за исключением обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности при условии, если он докажет наличие этих обстоятельств и причинную связь между ними и несохранностью, утратой или задержкой в доставке груза. Более того, обстоятельства, при которых утрата, повреждение или задержка в доставке груза вызваны недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными клиентом, также квалифицируется как освобождение от ответственности перевозчика.

Денежный лимит ответственности неморских перевозчиков, как правило, выше, чем при морской перевозке грузов. Так, при перевозке груза на воздушном транспорте в случае утраты, повреждения или задержки в доставке груза ответственность перевозчика ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования (СДР) за килограмм (п. 3 ст. 22 Монреальской конвенции для унификации некоторых правил

¹ Оговорка Парамант — чартерная оговорка, в которой устанавливается, что все коносаменты на груз данного чартера должны содержать оговорку «Парамант» о соблюдении Гаагских правил [Электронный ресурс]. URL: http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl_des2.cgi?qqsblbd

² Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. [Электронный ресурс] // СПС Консультант плюс. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=3826>

³ Там же.

международных воздушных перевозок 1999 г.)¹. Применительно к железнодорожному транспорту в рамках Конвенции о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ/ЦИМ)² законодатель, видимо, посчитал нецелесообразным установить сравнительно высокий лимит денежной ответственности перевозчика и, как результат, данная сумма была уменьшена до 8,33 СДР за килограмм (п. 2 ст. 30 КОТИФ/ЦИМ).

В Конвенции о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ)³ лимит ответственности перевозчика установлен в размере 25 франков за килограмм недостающего веса брутто. Под франком подразумевается золотой франк весом в 10/31 г золота 0,900 пробы (п. 3 ст. 23 КДПГ)⁴. Однако Протоколом к КДПГ, подписанным в Женеве 5 июля 1978 г., редакция ст. 23 КДПГ о размере ответственности перевозчика за килограмм недостающего веса брутто была изменена и установлена по аналогии с КОТИФ/ЦИМ в размере 8,33 СДР. Это может показаться странным, что лимит ответственности дорожного перевозчика был уменьшен до уровня лимита ответственности железнодорожного перевозчика. Возможно, объяснение заключается в том, что средняя стоимость перевозимого дорожного груза в целом не превышает средней стоимости железнодорожного груза.

Но если это так, то сама цель денежного ограничения ответственности перевозчика понимается довольно произвольно. Очевидно, что денежные лимиты могут быть объяснены только как средство для оценки средней стоимости перевозимых грузов, и, таким образом, будут иметь очень мало общего со способностью возместить реальный ущерб по претензии, который также сводится к стоимости страхования груза. В связи с этим было бы естественным принять принцип общей ответственности перевозчика, т. е. единый стандарт ответственности перевозчика на всех видах транспорта.

Традиционно правовое регулирование на различных видах транспорта является крайне запутанным и несогласованным. Законодатели почему-то предпочитают обсуждать регулирование на различных видах транспорта в изоляции друг от друга, тем самым игнорируя необходимость соблюдения общих правил при перевозке грузов. Возникает вопрос, почему это игнорирование так спокойно воспринимается грузоотправителями и грузополучателями? Все это говорит о неравенстве субъектов транспортного права. Стремление законодателя избежать столкновения между различными видами транспорта неэффективно.

Первые проблемы возникли в связи с осуществлением мультимодальных перевозок, особенно в сочетании морского и железнодорожного, морского и автомобильного транспорта. Вместо того чтобы просто воспринять известную на

¹ Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901784390>

² Конвенция о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ/ЦИМ) 1980 г. [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/2568967/>

³ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. [Электронный ресурс] // СПС Консультант плюс. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=LAW&n=4190&req=doc>

⁴ Различные золотые франки все еще фигурируют в ряде международных соглашений для расчета активов пассивов по этим соглашениям, например, франк Пуанкаре используется в расчетах по договорам поставки.

Баланс Банка международных расчетов определяется в золотых франках. Однако стоимость этих франков в настоящее время определяется в СДР, поскольку официальной цены на золото не существует [Электронный ресурс]. URL: http://socialeconom.academic.ru/844/%D0%97%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%B9_%D1%84%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%BA

определенном виде транспорта методологию организации и регулирования перевозки и игнорировать любые особые правила, появляющиеся на другом виде транспорта, был выбран метод, направленный на сохранение особенностей, касающихся перевозок грузов на различных видах транспорта. Об этом свидетельствует, например, ст. 2 КДПГ, в соответствии с которой ответственность автомобильного перевозчика, осуществляющего перевозки и другими видами транспорта, определяется так, как если бы его функция автомобильного перевозчика и функция перевозчика другим видом транспорта осуществлялись бы двумя различными лицами.

Однако в конвенции сохранен принцип, согласно которому к договору перевозки грузов автомобильным транспортом и дополнительно любым другим видом транспорта без перегрузки, будет применяться единый режим перевозки на автомобильном транспорте. Но в данном случае возникает иная сложность, позволяющая преобладающим образом применять особые правила, регулирующие перевозку на одном виде транспорта, к перевозке на другом виде транспорта. Однако в случае, если утрата, повреждение или просрочка в доставке груза были локализованы и будет доказано, что они не были вызваны действием или бездействием автомобильного перевозчика и имели место в ходе и по причине перевозки иным видом транспорта, то ответственность недорожного перевозчика определяется не по условиям КДПГ, а в соответствии с условиями, предусмотренными для перевозки груза этим видом транспорта, и в той манере, как если бы договор перевозки груза был унимодальным. В отсутствие такой локализации ответственность перевозчика должна определяться по условиям КДПГ.

Методология, используемая в КОТИФ/ЦИМ и КДПГ, составляет основу для применения сетевой системы ответственности. Сетевой принцип применяется также в принятой в Женеве Конвенции ООН 1980 г. о международных смешанных перевозках грузов¹. Согласно ст. 19 Конвенции в тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривает более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, вытекающим из применения п. 1–3 ст. 18 (920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза), предел ответственности оператора смешанной перевозки за такую утрату или повреждение определяется в соответствии с положениями такой конвенции или императивной нормой национального права. Таким образом, сетевой принцип ответственности применяется в отношении денежного ограничения ответственности, большей частью в интересах заказчика и дает ему право требовать компенсации по мультимодальной перевозке в сумме большей, нежели предусмотрено во всех остальных транспортных конвенциях.

К сожалению, усилия законодателей обеспечить действенность системы ответственности при осуществлении мультимодальных перевозок остались безуспешными. Конвенция 1980 г. не вступила в силу и, вероятно, не вступит. Особые правила о мультимодальных перевозках в рамках КОТИФ/ЦИМ и КДПГ являются запутанными и крайне сложными в применении. Таким образом, все предыдущие попытки расширить лимит обязательной ответственности перевозчика, применяемый по международным конвенциям о перевозке грузов морским, железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом, были в основном неудачными, и нет никаких оснований полагать, что данное положение изменится.

¹ Логистика России. Справочник по законам, документам, инструкциям, предписаниям, директивам [Электронный ресурс]. URL: <http://zakonrus.ru/asmaph/convoon.htm>

Небольшие изменения соответствующих конвенций, направленные в основном на адаптацию их к современным реалиям, время от времени вносятся, но сложность составляет достижение международного консенсуса в части подписания и ратификации данных изменений. Более того, любые усилия по внедрению инноваций в действующие международные транспортные конвенции, вероятнее всего, будут способствовать лишь дальнейшей дисунификации транспортного законодательства. Это следует из того, что в настоящее время нет серьезной коммерческой необходимости в существенных изменениях действующих международных унимодальных конвенций в области транспорта. Но такая необходимость существует применительно к современной коммерческой практике в рамках мультимодальной перевозки или когда в договоре перевозки не указан режим используемого транспорта.

На основании изложенного полагаем, что применимость международных конвенций, касающихся различных режимов транспорта, должна быть либо ограничена их применимостью к исключительно унимодальным договорам перевозки, либо расширена с тем, чтобы универсально применяться к договорам мультимодальной перевозки. Риск конфликтов, связанный с применением нескольких обязательных транспортных режимов в зависимости от используемых в перевозке видов транспорта, можно было бы избежать также с принятием новой конвенции, регулирующей мультимодальные перевозки.

Литература

1. *Лекции по догме римского права* / Д. Д. Гримм ; под ред., с предисл. В. А. Томсинова. М. : Зерцало, 2003. 496 с.

References

1. *Lectures on dogma of the Roman law* [Lektсии po dogme rimskogo prava] / Grimm D.D.; Under the editorship, with introduction.: Tomsinov V. A. M. : Zertsalo, 2003. 496 p.