

УДК/UDC 341.9

Гражданско-правовое регулирование договора перевозки морским транспортом

Петросян Иван Станиславович
студент юридического факультета
Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина
г. Краснодар, Россия
e-mail: Vaniko00@yandex.ru

Аннотация

В статье анализируется специфика гражданско-правового регулирования договора перевозки морским транспортом. Несмотря на большое количество научных исследований, а также совершенствование международного и национального законодательства, далеко не все вопросы правового регулирования договора морской перевозки были разрешены посредством унификации и гармонизации норм международного частного права, а также внесения изменений и дополнений в международные договоры. Отмечается, что сущность договора перевозки морским транспортом заключается в обязанности перевозчика доставить груз, который ему передал фрахтователь, по определенному расписанию между портами в порт назначения, а также в обязанности фрахтователя уплатить перевозчику за перевозку груза установленную плату. По мнению автора, унификация частноправовых международных норм, регламентирующих морскую перевозку грузов, представляется наиболее оптимальным вариантом бесконфликтного разрешения частноправовых споров.

Ключевые слова: договор перевозки, перевозка грузов, морской транспорт, груз, фрахт, перевозчик.

Civil law regulation of the contract of carriage by sea

Petrosyan Ivan Stanislavovich
student of the Faculty of Law
Kuban State Agrarian University
Krasnodar, Russia
e-mail: Vaniko00@yandex.ru

Abstract

The article analyzes the specificity of the civil law regulation of the contract of carriage by sea. Despite the large number of scientific studies, as well as the improvement of international and national legislation, not all issues of legal regulation of the contract of carriage by sea were resolved through the unification and harmonization of the norms of private international law, as well as the introduction of amendments and additions to international treaties. It is noted that the essence of the contract of carriage by sea is the obligation of the carrier to deliver the cargo that the charterer handed over to him according to a certain schedule between ports to the port of destination, as well as the obligation of the charterer to pay the carrier a set fee for the carriage of cargo. According to the author, the

<http://epomen.ru/issues/2021/58/Epomen-58-2021.pdf>

unification of international private law rules governing the carriage of goods by sea seems to be the best option for conflict-free resolution of private law disputes.

Key words: contract of carriage, carriage of goods, sea transport, cargo, freight, carrier

В современных реалиях глобализационных процессов и научно-технического прогресса наблюдается тенденция к росту совершаемых правоотношений в отношении перевозок морским транспортом. Увеличение количества споров, вытекающих из трансграничных сделок морской перевозки груза, свидетельствует о необходимости совершенствования действующего международного частного, а также национального гражданского законодательства [1].

Договор перевозки морским транспортом относится к виду договора, опосредующего движение услуг. В соответствии со ст. 115 Кодекса торгового мореплавания по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт) [2].

Отметим, что на международном уровне правовое регулирование договора перевозки осуществляется на основании ряда основных международных договоров:

1. Международная конвенция об унификации некоторых положений о коносаменте 1924 г. [3]. Данная конвенция закрепила пределы ответственности перевозчика, что вызвало большое количество споров в силу тенденции роста цен. Заметим, что Россия не ратифицировала положения настоящей конвенции.
2. Правила Гаага-Висби 1968 г., дополнившие содержание Международной конвенции об унификации некоторых положений о коносаменте 1924 г. и расшившие территорию применения данной конвенции и ее применение к любому коносаменту, который относится к перевозке грузов между портами двух различных государств. Кроме того, данные правила также

установили возможность подтверждения договора перевозки наравне с коносаментом также и иным товарораспорядительным документом. Ратифицированы Россией в 1998 г. [4; 5]. Отметим, что данные Правила не устранили все существующие правовые коллизии Международной конвенции об унификации некоторых положений о коносаменте 1924 г. Как отмечает А. С. Касаткина, Правилами не предусматривают разделение понятий перевозчик и фактический перевозчик [6].

3. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. [7; 8].
4. Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) 1978 г. [5]. Отметим, что Российская Федерация не является страной — участницей данной конвенции. При этом данная конвенция, в отличие от Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г., регламентирует положение о коносаменте.

На основании проведенного анализа российского законодательства, а также основных международно-правовых актов, регламентирующих договор перевозки морским транспортом, отметим, что сущность рассматриваемого договора заключается в обязанности перевозчика доставить груз, который ему передал фрахтователь, по определенному расписанию между портами в порт назначения, а также в обязанности фрахтователя уплатить перевозчику за перевозку груза установленную плату [9]. При приеме от фрахтователя перевозчику фрахта последнему предоставляется коносамент, служащий подтверждением возникновения между фрахтователем и перевозчиком договора морской перевозки.

Таким образом, несмотря на большое количество научных исследований, а также совершенствование международного и национального законодательства, далеко не все вопросы правового регулирования договора морской перевозки были разрешены посредством унификации и гармонизации норм международного частного права, а также внесения изменений и дополнений в международные договоры. При этом национальное законодательство ряда стран,

включая Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, противоречит международным договорам, а также принципам и правилам поведения, тем самым нарушая принцип договорной и добросовестной справедливости.

На наш взгляд, для разрешения возникающих правовых коллизий в договоре перевозки морским транспортом необходимо делать упор на применение унифицированных норм.

Список литературы

1. Руденко Е. Ю., Усенко А. С. К вопросу о понятии электронной торговли // В сборнике: Научное обеспечение агропромышленного комплекса. Сборник статей по материалам IX Всероссийской конференции молодых ученых. Отв. за вып.: А. Г. Кошцаев. 2016. С. 579–581.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
3. Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) (Брюссель, 25 августа 1924 г.) // Закон. 2000. № 6.
4. Протокол об изменении международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г. (Правила Висби) (Брюссель, 23 февраля 1968 г.) // Собрание законодательства РФ. 2004. № 23. Ст. 2235.
5. Малюков К. А. Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза: дисс. ... канд. юрид. наук. М.: Российский университет дружбы народов, 2017. 207 с.
6. Касаткина А. С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2016. № 2. С. 171–185.
7. Протокол 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (Лондон, 02.05.1996) (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. 2012. № 42. Ст. 5676.
8. О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года: Федеральный закон от 06.01.1999 № 9-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1999. № 2. Ст. 236.
9. Юренкова О. С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2012. № 2 (16). С. 169–174.

References

1. Rudenko E. Yu., Usenko A. S. On the question of the concept of electronic commerce // In the collection: Scientific support of the agro-industrial complex. Collection of articles based on the materials of the IX All-Russian Conference of Young Scientists. Resp. per issue: A. G. Koschaev. 2016. Pp. 579–581.
2. Code of Merchant Shipping of the Russian Federation dated April 30, 1999 No. 81-FZ // Collection of the Legislation of the Russian Federation. 1999. No. 18. Art. 2207.
3. International Convention for the Unification of Certain Rules on Bill of Lading (The Hague Rules) (Brussels, August 25, 1924) // Law. 2000. No. 6.

4. Protocol amending the International Convention on the Unification of Certain Rules on Bill of Lading, signed in Brussels on August 25, 1924 (Visby Rules) (Brussels, February 23, 1968) // Collected Legislation of the Russian Federation. 2004. No. 23. Art. 2235.
5. Malyukov K. A. The main directions of development of the rules on the contract of carriage of goods by sea: diss. ... Cand. legal sciences. Moscow: Peoples' Friendship University of Russia, 2017. 207 p.
6. Kasatkina A. S. International Sea transportation of goods: topical problems of legal regulation // Law. Journal of the Higher School of Economics. 2016. No. 2. Pp. 171–185.
7. Protocol of 1996 amending the 1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims (London, 02.05.1996) (as amended and supplemented) // Collection of the Legislation of the Russian Federation. 2012. No. 42. Art. 5676.
8. On the accession of the Russian Federation to the 1996 Protocol amending the 1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Requirements: Federal Law No. 9-FZ dated 06.01.1999 // Collection of the Legislation of the Russian Federation. 1999. No. 2. Art. 236.
9. Yurenkova O. S. On the question of the legal nature of the charter contract // Bulletin of the Perm University. Legal sciences. 2012. No. 2 (16). Pp. 169–174.