

**Верзунова Анастасия Васильевна**

Магистрант

**Направление:** Юриспруденция

**Магистерская программа:** Гражданское право, семейное право, международное частное право

**О некоторых вопросах международно-правового регулирования обязательств, возникающих из договора морской перевозки грузов**

**Аннотация.** Проводится анализ правового регулирования международных перевозок груза морским транспортом, выделяются основные проблемы, связанные с ними.

**Ключевые слова:** вопросы международно-правового регулирования, морские перевозки, морские грузоперевозки, пассажиров и багажа, морской транспорт, рейсовый чартер.

Большая часть Земли покрыта водой, поэтому морские перевозки зачастую являются единственным способом доставки груза по месту назначения как с точки зрения логистики и производственных издержек, так и с позиции наиболее надежного способа перевозки. Таким образом, если есть необходимость доставить крупногабаритный груз, или же достаточно крупную партию продукции, это может осуществить морской транспорт.

Стоит отметить, что данная тема в большей степени интересует международное сообщество, даже больше, беспокоит вопрос правового регулирования морских перевозок, что не позволяет эффективно разрешать возникшие правовые споры. Источниками правового регулирования международных морских перевозок пассажиров, грузов и багажа начинают международные конвенции, например, «Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года» (г. Брюссель, 25 августа 1924 г., далее – «Гаагские правила 1924 г.»), Конвенция ООН о морской

перевозке грузов 1978 г. (г. Гамбург, 31 марта 1978 г.), Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г. (г. Нью-Йорк, 11 декабря 2008 г.) [4, с. 96].

В России правовое регулирование морских грузоперевозок, пассажиров и багажа, а также имеющие международный уровень, регулируются Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ.

Главным документом в морских перевозках выступает договор. По договору международной 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).

Согласно определению (ст. 785 ГК РФ) договор перевозки груза определяется как соглашение, в силу которого перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату [1].

Значит, договор международной перевозки выступает правовым основанием, при котором между транспортной организацией, грузовладельцем или пассажиром – возникает обязательство. Подтверждением заключения договора между сторонами, является транспортная накладная, т.е. коносамент или иной документ на перевозимый груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом. Такой договор включает условия перевозки и предусматривает ответственность сторон при невыполнении ими своих обязательств по международной перевозке. В «морском» договоре сроки доставки определяются соглашением сторон, а при отсутствии соглашения – сроком, который разумно требовать от перевозчика с учетом конкретных обстоятельств (ст. 152 КТМ РФ) [2]. Срок действия договора морской перевозки груза определяется моментом исполнения обязательств по перевозке.

Стоит выделить, что при морских грузоперевозках помимо базового договора, стороны заключают договор от организации морских перевозок грузов. При заключении долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основе такого долгосрочного договора (п.1.ч. 2 ст. 118 КТМ РФ) [2].

Каждый договор, в данном случае договор международной перевозки имеет свои особенности:

- данный договор регулируется транспортными конвенциями, а при отсутствии таковых, регламентируется актами внутреннего права;
- одна сторона договора является иностранным;
- при исполнении международного договора применяются коллизионные нормы транспортных конвенций или акты внутреннего права (допустим, при отправке груза необходимо руководствоваться законом страны отправления, а при выдаче груза – законом страны назначения).

Однако специфика морского торгового судоходства обусловила появление особенностей, характерных только для морской перевозки груза.

Законодательное понятие договора морской перевозки груза интерпретируется в ст. 115 КТМ РФ: «По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт)» [2].

Делая вывод, можно обратить внимание, что договор морских грузоперевозок является разновидностью транспортных договоров, в свою очередь они являются одной их составляющих системы обязательств по оказанию гражданско-правовых услуг. Но, договор морской перевозки груза с предоставлением судна, его части или отдельных судовых помещений (чартер) обладает рядом черт, которые нехарактерны для договора по оказанию услуг. Рейсовый чартер занимается большими массами однородных грузов,

перевозимых судовыми партиями, для которых фрахтуется целое судно или его часть. Фрахтователь при заключении чартера должен знать о нормах погрузки и выгрузки в портах. Ведь нарушение сроков погрузки и выгрузки влекут за собой наложение со стороны судовладельца штрафов (демерредж). Следовательно, при досрочном завершении работ по погрузке и разгрузке судна будет сопровождаться определенной выплатой премии со стороны судовладельца фрахтователю [3, с. 56].

В настоящее время идет быстрый рост контейнерных морских перевозок, и как итог за этим следует изменение международной транспортной структуры, что и привело к увеличению потребности в соответствующем современном правовом регулировании договорных отношений на мировом уровне.

В отношении морских перевозок не существует какой-либо единой международной системы ответственности, поэтому правовое регулирование по-прежнему осуществляется на основании существующих конвенций, разнообразных государственных и региональных нормативно-правовых актов, а также на основании договоров. Можно предположить, что в скором времени появится единый акт или же свод правил, которые будут регулировать международные договоры перевозки от продавца к покупателю, так сказать «из рук в руки», и, конечно будут отвечать нуждам современного торгового оборота. Такой документ мог бы изменить мировое сообщество и достичь консенсуса в решении задачи по замене текущего огромного и устаревшего режима международной морской перевозки грузов на более современный.

### **Литература**

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ, (ред. от 18.03.2019, с изм. от 03.07.2019) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://base.garant.ru/70175942/> (дата обращения: 10.01.2020).

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ, (ред. от 27.12.2018, с изм. и доп., вступ. в силу с

31.01.2019) [Электронный ресурс] // Режим доступа:  
<https://base.garant.ru/70175942/> (дата обращения: 10.01.2019).

3. Бутакова Н.А. Актуальные проблемы регулирования международных морских перевозок грузов на основе Роттердамских правил // Юрист. 2014. №10.

4. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: учебное пособие. М.: Статут, 2010.

© Бюллетень магистранта 2020 год №1