

УДК 34

DOI 10.21661/r-554297

*Ахметзянова А.В., Сакаева Э.З***МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ**

***Аннотация:** с наступлением нового тысячелетия международная экономическая система выходит на качественно новый этап своего развития. Осуществляются характерные структурные сдвиги в мировом производстве и выстраивании межгосударственных связей, а также существенно преобразуются правоотношения в сфере осуществления транспортировки грузов, пассажиров, товаров и так далее. Глобализационные процессы обуславливают совершенствование механизма перемещения товаров и грузов, что практически невозможно осуществить без морского транспорта. Международные морские перевозки имеют особое значение в системе внешнеэкономических связей стран. В представленной статье рассматривается понятие международных перевозок морским транспортом, их специфика, правовое регулирование.*

***Ключевые слова:** морской транспорт, международные грузоперевозки, грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик, пассажиры, международные права.*

В настоящее время больше всего спорных вопросов возникает при осуществлении международных морских перевозок. Это обуславливается тем, что имеется огромное разнообразие правоотношений в сфере международных морских перевозок, а также своеобразным характером источников законодательного регулирования отдельных правоотношений [1].

Нормативно-правовые акты зарубежных стран как правило не содержат таких коллизионных норм, которые устанавливают право какого государства может применяться при реализации соответствующих правоотношений в сфере морских перевозок грузов. Широкое распространение получила судебная практика по рассмотрению споров и разногласий по данным вопросам. В Великобритании и Франции применяется закон флага судна, в Германии предусматривается правовое регулирование страны места назначения груза. Законодатель-

ство Польши устанавливает правила применения закона, который избирается сторонами по заключенному соглашению. Если не имеется выбора по договору перевозки, то может применяться право места нахождения перевозчика.

Морские грузоперевозки осуществляются на различных условиях. Когда перевозка груза перевозка осуществляется без предоставления морским перевозчиком своего судна или его части, то правоотношения субъектов должны оформляться коносамент [2, с. 163].

В настоящее время специфика регулирования данных правоотношений регулирует Конвенцией об унификации некоторых правил о коносаменте. Российская Федерация также ратифицировала данную конвенцию. Практически условия осуществления морских грузоперевозок определяется в договорах фрахтования, которые заключаются между субъектами, когда перевозчик предоставляет для транспортировки груза всё судно или же коносамент там при перевозке отдельных партий груза.

Грузоперевозчик полностью отвечает за перевозимый груз при наличии его вины, а срок исковой давности для предъявления к нему требований составляет один год. Когда грузоперевозка морским транспортом осуществляется по коносаменту, требуется объявление его стоимости. Грузоперевозчик не может нести ответственности за порчу груза за так называемую навигационную ошибку, то есть ошибку, которая была совершена капитаном, матросом и прочими служащими [3, с. 165].

Наиболее распространенной формой грузоперевозки морским транспортом являются регулярные или линейные грузоперевозки, осуществляемые на базе заключаемых договоров и соглашений об организации постоянных морских линий. Подобные соглашения заключаются как правило как между государствами, так и между отдельными судовладельческими компаниями. Данные соглашения устанавливают основные правила эксплуатации соответствующих морских линий, а основные условия морских линейных грузоперевозок устанавливаются в линейных компонентах, правилах и тарифах соответствующих судовладельческих предприятий.

Наибольшая доля основных морских линий эксплуатируется в границах заключаемых договоров и соглашений между крупнейшими судовладельческими компаниями, которые формируют обособленные группы перевозчиков, именуемые линейными конференциями. Особое значение среди таких компаний имеют ведущие государственные, которые направлены на достижение максимальных экономических выгод посредством закрепления высоких фрахтовых ставок и прочих льготных условий.

Перевозка пассажиров морским транспортом обусловила целесообразность разработки и принятия соответствующих соглашений, среди которых можно обозначить Афинскую конвенцию о перевозках морем пассажиров и их багажа от 13 декабря 1974 года. Данная Конвенция систематизировала в себе все нормы правового регулирования и специфику осуществления морских пассажирских перевозок, с соблюдением принципа ответственности за вину, ограничение пределов ответственности перевозчика, срок исковой давности – 2 года [4, с. 310].

Перевозки морским транспортом могут осуществляться по чартеру. В таких случаях для перевозки предоставляется всё судно, его часть или обособленные помещения.

Широкое распространение на практике получили платформы чартеров, которые разрабатываются международными морскими организациями и национальными объединениями судовладельцев. Чартеры разрабатываются по видам грузов, в частности угольные, нефтяные, лесные, что обеспечивает индивидуализированный подход к транспортировке отдельных грузов.

По своему содержанию чартер представляет собой сложный договор, предусматривающий обширное число условий, обязательных для исполнения всеми хозяйствующими субъектами. Условия платформ чартера могут корректироваться, могут вноситься соответствующие дополнения и изменения, в частности при помощи включения оговорок.

Российская Федерация участвует в различных конвенциях, регулирующих вопросы осуществления международных морских грузоперевозок. Помимо это-

го, Россия является участником различных многосторонних международных соглашений, непосредственно связанных с перевозчиками.

Среди подобных документов можно обозначить Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года. Данный международный правовой акт касается ключевых проблем международного частного права, в частности вопросов гражданской юрисдикции в отношении иностранных судов, иммунитета государственных судов, которые используются в некоммерческих целях, вопросов национальности судов и пр.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации предусматривает развернутое правило по вопросам права, которое должно применяться к отдельно взятым правоотношениям. На основании статьи 414 данного нормативно-правового акта право, которое должно применяться к правоотношению, формирующегося при транспортировке грузов с участием иностранного элемента, в том числе если объекты гражданских прав находятся за пределами Российской Федерации, устанавливается в соответствии с международными договорами РФ, КТМ РФ, прочими законодательными актами [5, с. 26].

Субъекты договора могут при его заключении по своему соглашению избрать подлежащее применению право к их правам и обязанностям по данному договору. Если подобного соглашения о подлежащем применению праве не имеется, то применяются правила КТМ РФ.

Когда имеется подобное соглашение, то оно не может повлечь за собой устранение или уменьшение ответственности, которую перевозчик несёт за причинённый вред грузу, жизни и здоровью пассажира.

Когда не имеется соглашение сторон о подлежащем применению праве, правоотношения субъектов регламентируются законом государства, в котором учреждена и осуществляет свою деятельность сторона, являющаяся:

- перевозчиком – в договоре морской перевозки;
- судовладельцем – в договоре морского агентирования, тайм-чартере и бербоут-чартере;
- владельцем буксирующего судна – в договоре буксировки;

- доверителем – в договоре морского посредничества;
- страховщиком – в договоре морского страхования (ст. 418 КТМ РФ).

Список литературы

1. Бердегулова Л.А. Разграничение сфер международного публичного и частного права / Л.А. Бердегулова, А.Р. Сабитова // Научный электронный журнал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://e-scio.ru/?p=4475> (дата обращения: 20.06.2021).
2. Бердегулова Л.А. Международное частное право / Л.А. Бердегулова, Э.З. Сакаева // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2011. – №7. – С. 163–163.
3. Богуславский М.М. Международное частное право / М.М. Богоуславский. – М.: Юрайт, 2015. – 654 с.
4. Зинченко К.Д. К вопросу о регулировании морских перевозок / Зинченко К.Д. // Молодой ученый. – 2019. – №20 (258). – С. 310–312.
5. Касаткина А.С. Международные морские перевозки грузов: актуальные проблемы правового регулирования / А.С. Касаткина // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2016. – №19. – С. 26–34.

Ахметзянова Анна Викторовна – студент, Стерлитамакский филиал ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Стерлитамак, Россия.

Сакаева Эльвира Зинуровна – канд. экон. наук, доцент, Стерлитамакский филиал ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», Стерлитамак, Россия.
