

# **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ЛИНЕЙНОМ СООБЩЕНИИ**

**Н.Н. Акимов**

*доцент кафедры правового обеспечения  
правоохранительной деятельности  
Академии управления при Президенте Республики Беларусь,  
кандидат технических наук, доцент*

Морская перевозка грузов – необходимый элемент осуществления внешнеторгового сотрудничества любого государства, в том числе и не имеющего выхода к морю. Массовые и крупногабаритные грузы, контейнеры, доставляются как правило морским транспортом. Не исключение и Республика Беларусь.

Проблематика правового регулирования морской перевозки грузов освещается в той или иной степени в отечественной правовой литературе с 90-х годов XX века. В Республике Беларусь процесс развития морского транспортного законодательства обозначился в 1999 году с принятием Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь (КТМ). Безусловно, его принятие – часть общего процесса изменения гражданского законодательства, в основе которого лежит принятие в 1998 году Гражданского кодекса Республики Беларусь. Далее последовало принятие Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь в 2002 году.

Однако за прошедшие 20 лет в белорусской правовой науке специальных исследований указанной проблематики не отмечено.

В Европе торговое право складывалось в средние века вместе с освоением новых морских торговых путей. В основе правового регулирования торгового мореплавания лежали обычаи. Среди средневековых обычаев морской торговли, оказавших влияние на современную практику торгового мореплавания, обозначим два: коносамент и цертепартия (чартер).

В торговом мореплавании сформировалась также договорная база международно-правового регулирования морских перевозок грузов.

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил коносамента, принятая в Брюсселе 25 августа 1924 года, которая называется Гаагскими правилами, а с 1968 года – Гаагско-Висбийскими правилами.

2. Протокол о внесении изменений в Международную конвенцию об унификации некоторых правил коносамента, подписанный в Брюсселе 25 августа 1924 года, принятый в Брюсселе 23 февраля 1968 года и вступивший в силу 23 июня 1977 года, именуется «Висбийскими правилами».

3. Протокол о внесении изменений в Международную конвенцию об унификации некоторых правил коносамента от 25 августа 1924 года с поправками, внесенными протоколом от 23 февраля 1968 года, принятый 21 декабря 1979 года в Брюсселе и вступивший в силу 14 февраля 1984 года.

4. Конвенция ООН о морской перевозке грузов, принятая в Гамбурге 31 марта 1978 года и вступившая в силу 1 ноября 1992 года, известна как Гамбургские правила.

5. Конвенция о линейном Конференционном кодексе, принятая в Женеве 6 апреля 1974 года и вступившая в силу 6 октября 1983 года.

6. Конвенция ООН о международных мультимодальных перевозках грузов, принятая в Женеве 24 мая 1980 года.

7. Конвенция ООН о договорах полной или частичной морской перевозки грузов 2008 года, которую называют Роттердамскими правилами.

Указанные правила (Гаагские, Гаагско-Висбийские, Гамбургские, Роттердамские), определяют ответственность перевозчика и отправителя груза по отношению друг к другу.

При всех особенностях и различии этих правил, у них есть общая черта – они не применяются к морским чартерным перевозкам.

Республика Беларусь не участвует в перечисленных соглашениях, отразив некоторые их положения в КТМ. Проанализировав нормы КТМ, отмечаем, что комплекс норм (морское законодательство) Республики Беларусь, в своей основе соответствует подобным комплексам норм других стран и практике их применения.

Торговое мореплавание исторически формировалось в двух формах – трамповое (нерегулярное) судоходство и линейное (регулярное) судоходство.

Трамповое судоходство основано на том, что оно не связано с обслуживанием определенных направлений и портов. Суть его – одиночные рейсы. Порты захода, прибытия и отправления определяются договором морской перевозки. В трамповых перевозках таким договором является чартер.

Регулярное, или линейное, сообщение организуется морскими перевозчиками на устойчивых географических направлениях. Особенностью линейного судоходства является закрепление судов на данном направлении и их регулярные заходы в определенные порты по заранее объявленному расписанию. Регулирование правоотношений института морских перевозок в линейном сообщении неразрывно с применением субинститута коносамента, который выполняет следующие функции:

- 1) свидетельствует о заключении договора перевозки;
- 2) является распиской в получении груза перевозчиком;
- 3) является товарораспорядительным документом (ценной бумагой).

Причем, коносамент – документ, который не олицетворяет собой договор морской перевозки груза, а только подтверждает его. В ст. 86 КТМ указывается: «Перевозчик вправе выдать не коносамент, а иной документ в подтверждение получения груза для морской перевозки. Такой документ является первостепенным доказательством заключения договора морской перевозки груза и приема его перевозчиком» [1].

Законодательство Республики Беларусь особенности линейного судоходства специально не регулирует. В КТМ линейные перевозки отражены

только в части 3 ст. 96 (Место погрузки), в которой говорится: «при перевозках в линейном сообщении место погрузки устанавливает перевозчик».

Рассмотрим договор морской перевозки в линейном сообщении. Договор является двусторонне обязывающим. Так, согласно ст. 80 КТМ – «перевозчик обязуется доставить», а «отправитель обязуется уплатить». Каждая из сторон договора, таким образом, обладает правомочием, корреспондирующим обязанность другой стороны.

Согласно ст. 80 и ст. 119 «перевозчик обязуется выдать груз уполномоченному на получение лицу», именно по предъявлении в порту назначения одного из экземпляров оригинала коносамента, либо получателю, указанному в ином, выданном вместо коносамента документе.

Договор морской перевозки груза в линейном сообщении является возмездным. «На морском транспорте, цена транспортной продукции может быть выражена, двумя формами – тарифом и фрахтом. Тариф – заранее установленная провозная плата, опубликованная для всеобщего сведения. Если перевозка осуществлена безвозмездно, то в соответствии со ст. 4 КТМ, регулирование правоотношений будет осуществляться ГК Республики Беларусь.

Договор морской перевозки груза в линейном сообщении является срочным. Так, согласно ст. 116 КТМ, «перевозчик обязан доставлять грузы в соответствии с указанными в договоре маршрутом и сроками, а при отсутствии такого указания – в соответствии с обычным маршрутом и в обычные сроки».

Что же касается квалификации договора морской перевозки груза как реального, либо консенсуального, однозначного доктринального ответа здесь нет. Так ГК Республики Беларусь в ст. 739 определяет договор перевозки груза (для всех видов транспорта) как реальный. «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить *вверенный ему отправителем* груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату» [2]. То, что договор носит реальный характер, указывалось во всякой литературе по морским перевозкам грузов в советское время.

Однако существует иное мнение, основанное на современном опыте заключения и исполнения договоров морской перевозки грузов в линейном сообщении – договор заключается до вручения груза перевозчику. Действительно, проецируя данную ситуацию на действия белорусского грузоотправителя, сложно предположить, что белорусский грузоотправитель, предварительно не согласовав все необходимые сведения для перевозки – количество мест, дату отправки, особенности упаковки и проч., (то есть фактически заключив договор на перевозку), отправит груз в порт, тем более находящийся в другом государстве.

Относительно договора перевозки в линейном сообщении, К.М. Шмитгофф пишет: «...договор морской перевозки заключается до выдачи

коносамента и что в последнем просто фиксируются условия договора, который уже частично исполнен» [3, с. 286]. Далее он поясняет, проект коносамента, отправленный отправителем перевозчику, часто является офертой, но сам договор перевозки считается заключенным только тогда, когда перевозчик акцептует оферту.

На наш взгляд, в споре о том, что договор, ранее признанный однозначно реальным, а в настоящее время признаваемый консенсуальным, просматривается эволюционное развитие, основанное прежде всего, на модернизации и технологическом совершенствовании как процесса заключения самого договора, так и процесса перевозки груза. Современное развитие коммуникаций уже привело (и еще более приведет) к применению электронных средств связи. Что логически приводит к тому, что договор морской перевозки груза в линейном сообщении может быть заключен путем обращения грузоотправителя к перевозчику с просьбой о перевозке.

Подводя итог, отметим, что в Республике Беларусь отсутствует нормативная база для регистрации морских линий. Также, как и нет международных соглашений о сотрудничестве с прибрежными морскими государствами в данной сфере. В случае возникновения возможности создания морской линии с участием белорусского перевозчика, необходимо предусмотреть заключение соглашения со страной-партнером. Считаем необходимым внести в КТМ понятие морской линии, с последующим уточнением норм, регулирующих действия операторов линии.

Предлагаем дополнить статью 2 КТМ Республики Беларусь определением морской линии, следующего содержания. «Морская линия – сообщение между морскими портами, при котором перевозки судами грузов и (или) пассажиров и их багажа осуществляются на регулярной основе по расписанию».

### **Библиографический список**

1. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь [Электронный ресурс]: принят Палатой представителей 13 окт. 1999 г.: одобр. Советом Респ. 28 окт. 1999 г.: в ред. Закона Респ. Беларусь от 10.01.2015 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь.- Минск, 2020.

2. Гражданский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]: 7 дек. 1998 г. № 218-З: принят Палатой представителей 28 окт. 1998 г.: одобр. Советом Респ. 19 нояб. 1998 г.: в ред. Закона Респ. Беларусь от 05.01.2016 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь.- Минск, 2020.

3. Шмиттгофф, К. Экспорт: право и практика международной торговли / К. Шмиттгофф. – М.: Юридическая литература, 1993. – 512 с.