

УНИФИКАЦИЯ КОЛЛИЗИОННЫХ НОРМ МОРСКОГО ЧАСТНОГО ПРАВА

Д. Л. Давыденко¹⁾, Я. А. Лепёхина²⁾

¹⁾ Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, Минск, Беларусь, dmitridavydenko@gmail.com

²⁾ Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, Минск, Беларусь, lepiokhina.law@gmail.com

В статье рассматривается актуальная проблема отсутствия универсальной и всеобъемлющей унификации коллизионных норм морского частного права. С целью демонстрации расхождений в коллизионном регулировании схожих правоотношений проводится сравнительно-правовой анализ коллизионных норм морского частного права в законодательстве государств с разными правовыми системами: романо-германской и англо-саксонской. В основе сравнения лежат правоотношения международного морского судоходства, в которых наиболее часто происходят коллизионные ситуации: вопросы спасания судов на море. По итогам анализа делается вывод о необходимости разработки проекта международной конвенции по унификации коллизионных норм морского частного права. В конце сформулированы собственные унифицированные положения касательно спасания судов на море, которые могли бы стать частью будущей конвенции.

Ключевые слова: морское частное право; коллизионные нормы; унификация коллизионных норм; применимое право; спасание судов на море; *lex flagi*; *lex fori*.

UNIFICATION OF CONFLICT RULES OF PRIVATE MARITIME LAW

D. L. Davydenko^{a)}, Y. A. Lepiokhina^{b)}

^{a)} Belarusian State University,
Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, dmitridavydenko@gmail.com

^{b)} Belarusian State University,
Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, lepiokhina.law@gmail.com
Corresponding author: Y. A. Lepiokhina (lepiokhina.law@gmail.com)

The article examines the current problem of the lack of universal and comprehensive unification of conflict rules of private maritime law. In order to demonstrate the differences in the conflict law regulation of similar legal relations, a comparative legal analysis of the conflict rules of private maritime law in the legislation of states with different legal systems is carried out: Roman-Germanic and Anglo-

Saxon. The comparison is based on those legal relations of international maritime shipping in which conflict situations most often occur: issues of rescue of ships at sea. Based on the results of the analysis, a conclusion is made about the need to develop a draft international convention on the unification of conflict rules of private maritime law. At the end, the authors formulate their own unified provisions regarding the rescue of ships at sea, which could become part of a future convention.

Keywords: private maritime law; conflict rules; unification of conflict rules; applicable law; rescue of ships at sea; *lex flagi*; *lex fori*.

Транспортировка грузов морем является самым недорогим, надежным и безопасным способом их доставки. Сегодня морские перевозки составляют примерно 80 % от всего объема международных перевозок товаров [1].

Международные морские перевозки имеют большое значение для экономики Беларуси. В частности, они важны для экспорта белорусских товаров, включая калийные удобрения, продукцию нефтехимии, машиностроения, металлургии, деревообработки, легкой промышленности, молочной и мясной продукции. Также они играют значительную роль в импорте товаров в Беларусь. В этой связи для нашей страны существенное значение имеет правовая определенность в том, что касается правил, благоприятных для морской торговли.

Международный характер морских перевозок и возникновение спорных ситуаций при использовании морского флота в целях перевозки грузов обусловили заключение международных конвенций по унификации коллизионных норм морского частного права. Говоря о таких международных договорах, стоит упомянуть Брюссельскую конвенцию для объединения некоторых правил относительно столкновения судов на море 1910 г.; Брюссельскую конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся помощи и спасания на море 1910 г.; Кодекс Бустаманте 1928 г.; а также ряд региональных соглашений.

Несмотря на наличие вышеперечисленных конвенций, не представляется возможным говорить о существовании единого международного договора по унификации коллизионных норм морского частного права, участниками которого являлись бы наиболее влиятельные морские державы. В доказательство данного утверждения можно привести слова профессора Л. А. Лунца, который придерживался мнения о том, что ни одна из действующих в настоящее время международных конвенций в сфере торгового судоходства не является универсальной [2, с. 25].

В связи с этим выдвигается идея разработки проекта универсальной и всеобъемлющей международной конвенции по унификации коллизионных норм морского частного права. Наличие такого международного договора ставит перед собой задачу упрощения для судебных и арбитражных органов процесса принятия решения о выборе применимого права. Профессор А. Д. Кейлин в своем труде также высказывал схожую точку

зрения: «Коллизия разнонациональных морских законов выдвигает в качестве актуальной проблемы морского права разработку общепризнанных положений морских коллизионных норм с последующим их закреплении в международной конвенции» [3, с. 112].

В подтверждение действительной необходимости создания унифицированной международной конвенции в области торгового судоходства следует наглядно показать расхождение в применении коллизионных норм морского частного права к регулированию одних и тех же правоотношений. С этой целью ниже проводится сравнительно-правовой анализ коллизионных норм морского частного права в государствах с разными правовыми системами: романо-германской и англо-саксонской. В качестве представителей романо-германской правовой системы выступают Российская Федерация и Франция. А на примере судебной практики и законодательства Англии и США рассматривается применение коллизионных норм морского частного права в англо-саксонской правовой системе. В основе сравнительного анализа лежат те правоотношения международного морского судоходства, в которых зачастую происходят коллизионные ситуации: вопросы спасания судов на море.

Статья 423 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации устанавливает следующую коллизионную норму для случаев спасания судов на море. При возникновении правоотношений, связанных с распределением вознаграждения между владельцем спасавшего судна, его капитаном и другими членами экипажа судна, применяется коллизионная привязка *lex flagi*. В случаях, когда спасание осуществляется не с борта судна, в качестве применимого права рассматривается закон того государства, под действие которого подпадает договор, регулирующий отношения между спасателем и его работниками [4].

Французский юрист Ж. Рипер придерживается мнения о том, что если стороны в своем договоре о спасании определили применимое право к их отношениям, то оно и должно применяться. В случае если оба судна: спасатель и спасаемое, плавают под флагом одного и того же государства, применяется закон их общего флага, независимо от места спасания [5].

Наибольшую сложность представляют случаи, когда судно-спасатель и спасаемое судно носят флаги разных государств. Право Франции по данному вопросу однозначно отдает предпочтение закону флага судна-спасателя. Так, Кассационный суд Франции в деле о спасании в открытом море французским судном английского применил французское право [5]. Однако французский юрист А. Батиффоль смотрит на это решение под другим углом. На самом деле, по мнению французского правоведа, Кассационный суд Франции применил французское право, основываясь на коллизионной привязке закона местонахождения порта, в который спасенное судно прибыло после спасания. А согласно фабуле дела, спасенное английское судно было отбуксировано во французский порт [6, с. 327].

Если рассматривать ситуацию, когда спасание осуществляется в территориальных водах какого-либо государства, Ж. Рипер не исключает возможности применения закона места спасания. Однако наиболее справедливым решением Ж. Риперу представляется применение закона флага спасаемого судна (если суда — спасатель и спасаемое носят флаги различных государств), поскольку судно-спасатель добровольно оказывает ему помощь [5].

Закон № 67-545 от 7 июля 1967 г. «О происшествиях на море» устанавливает коллизионный принцип *lex flagi* во всех случаях спасания и оказания помощи: как в территориальных водах, так и в открытом море. Абзац 1 статьи 9 закона гласит: «Помощь судам, терпящим бедствие, а также услуги подобного рода, оказанные друг другу морскими судами и судами внутреннего плавания, регулируются безотносительно к водам, где она оказана» [7, с. 201].

Английское право отсылает к коллизионной привязке *lex fori*, в очередной раз давая понять явное нежелание применять иностранный закон к правоотношениям. В курсе коллизионного права Дайси о проблеме спасания и оказания помощи говорится в разделе «Реституция и квазидоговорные обязательства». Если между сторонами существует договор о спасании, то свойственным ему правом является закон договора. Если же оно вытекает из внедоговорных обязательств, то применяется закон страны, в которой сторона получает вознаграждение за спасание [8, прав. 156].

Для определения применимой коллизионной привязки в США к отношениям спасания на море есть смысл обратиться к американской судебной практике.

Пристальное внимание в этой связи будет уделено делу о судне «*National Defender*», рассмотренное окружным судом по Южному округу штата Нью-Йорк. В 1963 г. указанное американское судно, совершая рейс с грузом пшеницы, село на мель около Больших Багамских островов. Все попытки самостоятельно сняться с мели оказались для судна безуспешными. Через несколько дней американская сторона заключила рейсовый чартер с панамской компанией о фрахтовании ее судна «*Mesologi*», плавающего под греческим флагом. Это было сделано с целью вложиться в сроки поставки и доставить хотя бы какую-то часть товара грузополучателю. Так, судно «*Mesologi*» должно было взять часть груза и доставить его в Югославию. Но во время погрузки никого из членов экипажа, за исключением двух инженеров, на борту американского судна не оказалось. После отшвартовки греческого судна американский «*National Defender*» снялся с мели с помощью каната благодаря выгрузке 5 тыс. т груза [9].

Судно «*Mesologi*» прибыло в Грецию, где его экипаж был уволен. Затем все члены экипажа предъявили исковые требования на спасательное вознаграждение к собственнику судна, а также к грузовладельцу. Ответчики указали в возражении на иск, что дело должно рассматриваться по

греческому праву как закону флага судна-спасателя. По греческому праву у истцов нет оснований для исковых требований. Ответчики указали, что судно «*National Defender*» не находилось в угрожающем его безопасности состоянии. А услуги, оказанные судном «*Mesologi*», не являлись оказанием помощи и спасания. По мнению ответчиков, подписав чартер с владельцем судна «*National Defender*», истцы тем самым отказались от спасательного вознаграждения [9].

Окружной суд США, решил, что, хотя судну и не угрожала непосредственная опасность, оно не могло самостоятельно сняться с мели, чтобы продолжать рейс. Поэтому услуги, оказанные истцами, явились, по мнению суда, спасанием, так как они способствовали снятию с мели судна «*National Defender*». И на этом основании истцы имеют право на спасательное вознаграждение.

Резюмируя вышеизложенное, можно сделать вывод, что в Российской Федерации, Франции, Англии и США применяются разные коллизионные нормы для определения права, применимого к отношениям сторон по оказанию помощи судам на море и к спасанию. В этом блоке правоотношений фигурировали такие коллизионные привязки, как закон флага судна; право, применимое к договору, которое в свою очередь включает *lex voluntatis* или *lex loci contractus* (место заключения договора); закон флага судна-спасателя; закон местонахождения порта; закон места спасания; закона флага спасаемого судна и даже *lex fori*. После такого длинного перечисленного перечня коллизионных привязок необходимость всеобъемлющей унификации коллизионных норм, как минимум, в сфере спасания и оказания помощи судам на море становится как никогда актуальной.

Как можно заметить, существует большая разница в подходах к коллизионному регулированию одних и тех же правоотношений даже среди государств в рамках одной правовой семьи. Многие страны начинают этим манипулировать и применять коллизионную привязку закона страны суда к все большему количеству правоотношений, тем самым фактически уничтожая возможность применения иностранного права. Такое неоправданное фактическими обстоятельствами применение права суда отражается на справедливости и предсказуемости вынесенного судебного решения и создает трудности при последующем признании такого судебного решения за рубежом.

Именно поэтому эффективным способом преодоления данной проблемы является разработка проекта международной конвенции по унификации коллизионных норм морского частного права. Французский юрист Малори в своем докладе на заседании Французского комитета по международному частному праву отметил, что следует искать возможность улучшения действующих коллизионных норм и попытаться добиться их всеобъемлющей унификации [10, с. 57].

Представляется, что к работе по разработке проектов предлагаемой конвенции было бы целесообразно привлечь Международную морскую организацию, Международный морской комитет, Конференцию ООН по торговле и развитию и Комиссию ООН по праву международной торговли.

В главу конвенции о спасании судов на море можно было бы внести следующие унифицированные положения:

1) отношения, возникающие из договора о спасании и оказании помощи на море, регулируются правом того государства, применение которого стороны согласовали в договоре.

2) при отсутствии договора о спасании отношения сторон по спасанию и оказанию помощи регулируются законом места спасания или оказания помощи, если они осуществлялись во внутренних или территориальных водах какого-либо государства.

3) если операции по спасанию или оказанию помощи были совершены в открытом море, то применяется закон флага судна-спасателя.

4) если судно-спасатель и спасаемое судно плавают под флагом одного и того же государства, то к их отношениям применяется закон их общего флага, независимо от места спасания и оказания помощи;

5) к спорам о распределении вознаграждения между судовладельцем и экипажем судна, а также между членами экипажа применяется закон флага судна, оказавшего помощь (судна-спасателя).

Таким образом, действительная необходимость разработки проекта международной конвенции по унификации коллизионных норм морского частного права четко прослеживается по итогам сравнительно-правового анализа коллизионных норм в данной сфере в различных правовых системах. Приведенные выше унифицированные положения будущей конвенции не являются исчерпывающими и затрагивают лишь те правоотношения международного торгового судоходства, в которых зачастую возникают коллизии. При грамотной разработке всех необходимых унифицированных коллизионных норм есть перспектива создания первой универсальной и всеобъемлющей конвенции по унификации коллизионных норм морского частного права.

Библиографические ссылки

1. Более 80 процентов всего объема мировой торговли осуществляется по морю [Электронный ресурс] // Новости ООН. — 23.11.2018. — Режим доступа: <https://news.un.org/ru/story/2018/11/1343431>. — Дата доступа: 10.04.2023.

2. Лунц, Л. А. Международное частное право : учеб. пособие / отв. ред. П. Л. Иванов. — М. : Проспект, 1969. — 680 с.

3. Кейлин, А. Д. Морское право : учеб. пособие / под ред. А. П. Солодилова. — М. : Водный транспорт, 1939. — 248 с.

4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апр. 1999 г. № 81-ФЗ : принят Гос. Думой 31 марта 1999 г. : одобрен Советом Федерации 22 апр.

1999 г. : текст по сост. на 1 сент. 2023 г. // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «Консультант Плюс». — М., 2023.

5. International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 [Electronic resource] // The Admiralty and Maritime Law Guide. — Mode of access: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/searchrescue1979.html>. — Date of access: 10.04.2023.

6. Batiffol, H. *Traité de droit international privé* / H. Batiffol, P. Lagarde. — 8. éd. — Paris : Libr. générale de droit et de jurisprudence, 1993. — 489 p.

7. Сборник морских законов зарубежных стран. — М. : Рекламбюро ММФ, 1970. — 211 с.

8. Dicey, V. A. *Dicey and Morris on the conflict of laws* / A. Venn Dicey, J. H. C. Morris, J. Humphrey Carlile Morris. — 10th ed. — London : Stevens & Sons Ltd. 1980. — 1351 p.

9. Griffin, J. W. *The American Law of Collision* / J. W. Griffin. — 2nd ed. — Washington : Edwards, 1962. — 944 p.

10. Гуреев, С. А. *Коллизионные проблемы морского права* / С. А. Гуреев. — М. : Междунар. отношения, 1972. — 224 с.