

# Перевозка грузов морем: что необходимо знать при заключении контракта?

Морские грузоперевозки — непростая область для корпоративного юриста, которому пришлось с ней столкнуться, поскольку имеет большую отраслевую специфику. Здесь и обилие иностранной терминологии в документах, и сложности с определением применимого права. Отношения морских грузоперевозок сложны сами по себе: в них присутствуют политические риски (санкции, пошлины, возможные вооруженные конфликты) и большое значение имеют факторы, не зависящие от воли сторон (сезонность мореходства, приливы и отливы, скорость ветра, пираты и т. п.). С непосредственно юридической точки зрения тоже возникает немало вопросов. Какое значение имеют те или иные термины и формулировки в контрактах? Почему контрагенты указывают в качестве применимого права английское и как с ним работать? Кто будет рассматривать споры между сторонами, если они возникнут? Об этом читайте в материале.

М Ч П

## И

сторически сложилось так, что основным местом разбирательства для большинства трейдеров, судовладельцев и прочих участников морского бизнеса стала Англия. Английская система права на протяжении многих столетий продолжает быть основой большей части договорных отношений в сфере международной торговли и перевозок, в первую очередь благодаря своей гибкости и предсказуемости.

Основой английского права является прецедент — решение суда по конкретному делу, имеющее силу источника права. Это дает компаниям понимание того, как поведет себя суд в том или ином случае и чью сторону он, вероятнее всего, займет. За многие годы английское морское право сформировало внушительную систему прецедентов, дающую ответ на практически любой спорный вопрос. Более того, данная особенность системы позволяет ей быстро адаптироваться под активно развивающийся мир международной торговли и перевозок.

Не менее ценным для участников морского бизнеса является один из основных принципов английского права — свобода договора. Стороны не ограничены множеством законов и правил, а вправе самостоятельно решать, на каких условиях заключать контракт. Стоит также упомянуть, что именно английский язык является языком международного бизнеса.

Среди основных преимуществ разрешения споров в Англии важно отметить принцип рациональности — судьи при вынесении решения в первую очередь руководствуются логикой и здравым смыслом. Высокий уровень профессионализма, гибкость процесса и специализация — основа системы разрешения споров в Англии.

Комплексный характер международных морских перевозок вынуждает их участников стремиться к поиску понятности и предсказуемости договорных отношений. Именно поэтому стороны самостоятельно выбирают английское право и арбитраж, а торговые организации разрабатывают для них унифицированные проформы контрактов.

### Основы договорных отношений

В международной перевозке грузов морским транспортом существует два основных контракта: договор фрахта судна (далее — чартер-партия, чартер) и коносамент. Обычно чартер — это контракт на использование целого или части судна. Чартер заключается между грузовладельцем и владельцем судна, в результате которого судовладелец соглашается перевезти груз из пункта А в пункт Б (рейсовый чартер), или предоставляет свое судно в распоряжение грузовладельца на определенный период времени (тайм-чартер) с целью перевозки груза.

Коносамент в международной перевозке исполняет три функции. Он действует как:

- доказательство наличия договора перевозки;
- доказательство того, что товар был принят для перевозки;
- документ, подтверждающий право собственности на товар.

Таким образом, подписывая коносамент, перевозчик заключает с владельцем груза договор о перевозке погруженного на борт судна товара. Коносамент подтверждает получение товара перевозчиком и содержит условия, на которых товар должен перевозиться. Коносамент наделяет его держателя правом перевозки груза, а также необходим для того, чтобы получить товар в порту доставки. Важно отметить, что свобода договора по отношению к коносаменту ограничена.

Обычно перевозчики используют стандартные формы документов, например, чартер «Дженкон» (Gencon) и коносамент «Конджебилль» (Congebill). На практике

к большинству коносаментов применяются Гаагские и Гаагско-Висбийские правила (Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 1924 г.) с поправками, внесенными в соответствии с Протоколами 1968 и 1979 гг., далее — Правила Гаага-Висби), а в случае подчинения английскому праву — положения закона «О перевозке груза морем» 1992 г. (Carriage of Goods by Sea Act 1992 — «COGSA 1992»).

Несмотря на то что чартер-партия и коносамент, как правило, являются частями одних и тех же договорных отношений, они довольно часто подчиняются разным правовым системам. Для того чтобы определить применимое право и компетентный форум для разрешения споров, необходимо в первую очередь обратиться непосредственно к положениям самих документов.

### Определение применимого права в чартер-партии и коносаменте

При заключении договора морской перевозки груза (чартера) действует принцип свободы договора — стороны вправе самостоятельно выбрать применимое право и место разбирательства.

Исходя из практики авторов статьи, чаще всего стороны чартера выбирают английское право и арбитраж, специализирующийся на спорах в торговом мореплавании, — Лондонскую ассоциацию морских арбитров (London Maritime Arbitrators Association — LMAA).

Также довольно частыми являются случаи, когда в чартере стороны не определяют конкретную арбитражную институцию и правила. Зачастую это выглядит так: «General average/Arbitration in London, English Law to apply» («Общая авария/Арбитраж в Лондоне, применимое право — английское»). Такая оговорка не приветствуется специалистами, так как подобная неопределенность арбитражной организации часто приводит к спору о выборе компетентной арбитражной институции.

При заключении договоров международной морской перевозки очень часто используются типовые проформы контрактов, содержащие в себе универсальные нормы и положения. Такие проформы разрабатываются международными морскими организациями и, как правило, содержат стандартные оговорки с выбором

применимого права и места разбирательства. Рассмотрим некоторые из них.

Проформы Gencon и NYPE 93 дают сторонам возможность выбора между английским правом и арбитражем в Лондоне или арбитражем в Нью-Йорке согласно праву Соединенных Штатов. Проформа чартера Supacotex предусматривает французское право и арбитраж в Париже.

На практике мы рекомендуем подчинять любой договор чартера, независимо от используемой стандартной формы, английскому праву и устанавливать местом рассмотрения споров Лондонскую ассоциацию морских арбитров (London Maritime Arbitrators Association — LMAA) как наиболее профессиональную, быструю и недорогую институцию рассмотрения морских споров.

Рейсовые или линейные коносаменты имеют ряд печатных положений на обратной стороне. Как правило, в них говорится о том, что претензии по коносаменту рассматриваются судами в стране основного места ведения бизнеса перевозчика (например, проформа Conlinebill).

Коносаменты, используемые в торговле грузом насыпью (bulk trade), зачастую инкорпорируют право, предусмотренное в чартер-партии (проформа Congenbill). Коносамент служит документом, который определяет ответственность судовладельца за повреждение или утрату груза, и в случае возникновения спора грузоотправитель будет использовать именно этот документ. Поэтому всегда необходимо обращать внимание на условия, изложенные на обратной стороне коносамента, и приводить положения о применимом праве и арбитражную оговорку в соответствии с положениями чартера.

### Обязательства сторон: общепринятая торговая практика

Наряду с положениями, согласованными сторонами, любой договор морской перевозки включает в себя так называемые «подразумеваемые условия» (implied terms), которые автоматически включаются в договор при отсутствии соглашения об обратном. Они подразумеваются (то есть считаются согласованными, хотя прямо в договоре не упоминаются) в силу исторически сформированных торговых обычаев. Таким образом, все договоры морской перевозки грузов под-

## ВПК ДОГОВОРЫ

разумевают ряд обязательств сторон.

Так, судовладелец обязан:

- предоставить мореходное судно (seaworthiness);
- исполнить свои договорные обязательства в разумные сроки (reasonable dispatch);
- не отклоняться от согласованного маршрута (deviation);
- должным образом беречь груз (care of the cargo).

Грузоотправитель/фрагтователь обязан:

- номинировать безопасный порт (safe port);
- не грузить опасный груз (dangerous cargo).

Важно отметить, что данные обязательства применяются по умолчанию, однако стороны вправе исключить их из договора. При этом стоит учитывать, что большинство упомянутых обязательств в том или ином виде распространяются на коносамент (путем применения Правил Гаага-Висби), и исключить их действие в таком случае уже невозможно.

#### Обязательства сторон: международные конвенции

Если при заключении чартера стороны полностью свободны в согласовании условий, то в случае с коносаментом свобода сторон в большинстве случаев ограничена положениями Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 1924 г.), с поправками, внесенными в соответствии с протоколами 1968 и 1979 гг., или Правилами Гаага-Висби.

Правила Гаага-Висби применяются к перевозке грузов по коносаменту между портами различных государств в одном из трех случаев:

- коносамент выдан в государстве — участнике Конвенции;
- либо перевозка осуществляется из порта государства — участника Конвенции;
- либо коносамент содержит ссылку на Конвенцию (по умолчанию или по решению сторон).

Правила Гаага-Висби устанавливают минимальный объем прав, обязательств и пределы ответственности сторон при морской перевозке груза по коносаменту.

Россия присоединилась к данным правилам и обоим протоколам в 1998 г. Следовательно, все коносаменты, выданные в портах России, по умолчанию подчиняются Правилам Гаага-Висби без права изменения или исключения их положений сторонами.

#### Коллизионные нормы и национальное право

Если стороны в чартере не определили применимое право, к нему применяется национальное законодательство, которое определяется путем обращения к коллизионным нормам.

К примеру, в странах ЕС применимое право определяется на основании коллизионных норм, содержащихся в Римском регламенте I от 2008 г. (Rome I Regulation). Согласно этому Регламенту к договорам

перевозки применяется право страны перевозчика (главного офиса), при условии, что (i) получение груза, или (ii) его доставка, (iii) или грузоотправитель (его главный офис) также находятся в этой стране. Если эти требования не будут выполнены, применяется право страны поставки груза.

В России применимое право определяется на основании положений главы XXVI Кодекса торгового мореплавания РФ. В соответствии с ч. 2 ст. 418 КТМ РФ при отсутствии соглашения сторон о праве, применимом к договору морской перевозки груза, применяется закон государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности сторона, являющаяся перевозчиком.

Такой же принцип действует при определении суда, ком-

ранее Лондонскую ассоциацию морских арбитров (LMAA), и так далее.

Тем не менее наличие подобного выбора может навредить истцу, поскольку недобросовестный ответчик в целях затягивания процесса может оспаривать компетенцию любой арбитражной организации, выбранной истцом.

В практике авторов статьи был случай, когда стороны инкорпорировали в чартер положение Arbitration in London, English Law to apply. Возник спор, истец обратился в арбитраж LMAA и номинировал арбитра. Ответчик отказался признавать компетенцию LMAA и номинацию арбитра на том основании, что стороны не согласовывали непосредственное применение Правил арбитража LMAA к чартеру.

на поставку или перевозку товара, в первую очередь важно понимать, с кем вы заключаете договор. Ниже мы приведем пример того, к чему может привести отсутствие информации о вашем контрагенте.

В сфере международной перевозки довольно популярны агентские (посреднические) отношения: судовладелец (принципал) уполномочивает компанию (агента) заключать договоры перевозки с третьими компаниями от своего имени. В таких случаях принципал обязуется возместить агенту любые расходы и убытки, возникшие в результате действий агента от имени принципала. При этом агент, чтобы воспользоваться защитой принципала, должен во всех договорах представляться действующим только в качестве агента (as agents

ляющие собственника), что по сути аналогично формулировке as agents only. При этом зачастую компания-судовладелец не указывает в чартере как сторону договора.

В таком формате заключения чартера фактический судовладелец скрыт, он не является стороной подписанной чартер-партии. Таким образом, ограничивается возможность предъявления к нему претензий в случае повреждения груза. В практике авторов был случай возникновения спора по чартеру, заключенному с менеджерами судна. Одним из вариантов оперативного влияния на недобросовестную компанию был арест судна на основании морского требования по месту регистрации компании-судовладельца в Турции. Однако перед юристами возникла существенная проблема. В соответствии с турецким законодательством требование об аресте судна необходимо заявлять непосредственно к судовладельцу, а не к менеджеру судна. А турецкие суды удовлетворяют требования об аресте, только если судовладельцы выступают стороной договора фрахтования. В результате возникли определенные сложности в наложении ареста — требование арестовать судно было бесперспективным в турецком суде, так как договор фрахтования подписан только менеджерами.

Спустя несколько время спор все же удалось урегулировать путем мирных переговоров. Тем не менее подобной ситуации можно было легко избежать, если бы договор чартер-партии был подписан судовладельцем и/или включал его данные/реквизиты.

Мы видим, что основные ошибки, приводящие к возникновению проблем, совершаются на этапе заключения договора перевозки. Отсутствие в договоре выбранного права может привести к тому, что путем применения коллизионных привязок будет определено внутреннее право страны, дающее преимущество той или иной стороне. Отсутствие конкретного места разбирательства в договоре приводит к тому, что сторона, не заинтересованная в разбирательстве, будет в состоянии затягивать процесс. Отсутствие полной информации о всех контрагентах сделки зачастую приводит к тому, что пострадавшая сторона лишается многих механизмов влияния на виновную сторону. А вот споры, возникающие на более позднем этапе по вопросам, связанным с исполнением договора перевозки, менее опасны, их решение более предсказуемо и понятно, так как при рассмотрении подобных споров английский суд в первую очередь руководствуется логикой, здравым смыслом, берет во внимание волю сторон и практику разрешения подобных споров в прошлом.

## Несмотря на то что чартер-партия и коносамент, как правило, являются частями одних и тех же договорных отношений, они довольно часто подчиняются разным правовым системам

петентного рассматривать спор между сторонами договора перевозки. В странах ЕС компетенция суда определяется на основании Брюссельского регламента от 2012 г. (Brussels I Regulation). В России — на основании Арбитражного процессуального кодекса РФ (ч. 3 ст. 38 АПК РФ).

#### Споры о подсудности и применимом праве

Довольно частыми в сфере международной торговли являются споры относительно подсудности и применимого права. К сожалению, область международных морских перевозок не стала исключением.

Как мы уже отмечали, большинство договоров перевозки предусматривают арбитраж согласно английскому праву в Лондоне (Arbitration in London, English Law to apply). Такая же ситуация возникает в случае, когда стороны в договоре заключают чартер на основании типичной проформы, скажем Gencon, без определения конкретной арбитражной организации. Соответственно, при возникновении спора возникает вопрос: куда подавать иск?

Формулировка «арбитраж в Лондоне» довольно широкая и не определяет конкретную арбитражную организацию. В то же время, под данную оговорку подпадает целый ряд арбитражных организаций, которые, по сути, компетентны рассматривать возникший спор, следовательно, истец может обратиться как в Лондонский международный арбитражный суд (The London Court of International Arbitration — LCIA), так и в уже упомянутую

Несмотря на позицию ответчика, в данной ситуации стороны согласовали применение английского права, которое признает подобные оговорки действительными и предусматривает процедуру выхода из подобных ситуаций. Так, согласно положениям Закона об арбитраже 1996 г., ответчик обязан был номинировать второго арбитра в течение 14 дней после соответствующего уведомления от истца. В противном случае, если ответчик не номинировал второго арбитра в течение данного срока, истец вправе предложить ответчику назначить своего арбитра единоличным арбитром по спору. Если в течение семи дней ответчик не согласится на номинацию истца или не предложит свою кандидатуру арбитра, истец вправе обратиться в английский суд, который самостоятельно номинирует единоличного арбитра, уполномоченного рассматривать данный спор согласно правилам арбитража LMAA.

Таким образом, ситуация не становится безвыходной, поскольку истец имеет право обратиться в английский суд с просьбой номинировать единоличного арбитра, после чего будет начато рассмотрение дела в арбитраже LMAA. Тем не менее из-за отсутствия согласия относительно конкретной арбитражной институции истец вынужден нести дополнительные расходы на услуги юристов и судебный процесс в Англии.

#### Стороны договора морской грузоперевозки

Вступая в любые договорные отношения, будь то контракт

only). В таком формате взаимоотношений ответственность за нарушение чартера будет нести не уполномоченный агент судовладельца, а сам судовладелец.

Также в морских перевозках пользуется популярностью бербоут-чартер (bareboat charter, demise charter) — договор фрахтования судна без экипажа. Арендую таким образом судно, фрагтователь (менеджер судна) получает право распоряжаться судном по своему усмотрению на правах владельца и заключать от своего имени договоры фрахтования судна с третьими лицами на весь срок действия бербоут-чартера или на часть данного срока, в том числе договоры фрахтования судна без экипажа (суббербоут-чартер). Ответственность за свои действия в таких случаях несет сам фрагтователь (менеджер судна).

Сопоставив данные формы отношений, видим, что несмотря на разный объем ответственности, как агент, так и бербоут-фрагтователь получают одинаковые права на распоряжение судном, что предоставляет участникам рынка морских перевозок поле для маневра.

В нашей практике часто встречаются случаи, когда судовладельцы заключают бербоут-чартер со своими компаниями (компаниями, которые они контролируют) и уполномочивают их действовать в качестве менеджеров судов. Таким образом, рейсовый чартер с грузоотправителем заключает компания — менеджер судна, подписываясь в чартере как managers on behalf of the owners (менеджеры, представ-

Ирина Мороз, партнер,  
Дмитрий Коваль, юрист  
юридической фирмы  
AGA Partners