

*Специализированная организация по оценке
транспортных опасностей грузов "МОРСЕРВИС"*

Морское право, арбитраж, страхование: современная практика

Характерное для последних десятилетий неизменное увеличение объема грузовых перевозок, наряду с развитием научно-технического прогресса, явилось причиной значительных качественных изменений в функционировании транспорта, что выразилось в использовании новых технологий и организационных форм перевозок. Коммерческая практика, постоянно развиваясь и совершенствуясь, определила новые проблемы как в области экономики, так и в сфере права. На протяжении последнего столетия значительной унификации подвергался институт ответственности морского перевозчика и разрешения споров, вытекающих из этой ответственности. Ответственность морского перевозчика — одна из основных и наиболее острых проблем международного морского права. Регламентация ответственности должна обеспечивать решение двух важных задач: во-первых, обеспечить достаточную правовую защиту организациям и лицам, пользующимся услугами морского транспорта; во-вторых, стимулировать перевозчиков к надлежащей организации транспортного процесса и не создавать чрезмерных финансовых трудностей, которые могут поставить под угрозу нормальное функционирование транспортных линий.

Участники морских перевозок — судовладельцы, грузовладельцы, фрахтователи — ежедневно сталкиваются с вопросами сохранности груза, морского страхования, ответственности за простой судов, разрешения споров между сторонами морской перевозки. С учетом недостаточной развитости морского права и законодательства в Украине, отношения сторон зачастую регулируются положениями английского права, обычаями практики торгового мореплавания. Вопросы в отношении расчета сталийного времени и демереджа, ответственности судовладельцев по договорам морской перевозки, страхового возмещения по полисам морского страхования, регулирования общей аварии являются актуальными для всех сторон морских перевозок.

Редакция журнала "Транспорт" обратилась в Юридическую фирму "Международная юридическая служба" (Украина) и Юридическую фирму "Ремеди" (Россия) с просьбой прокомментировать часто встречающиеся вопросы по проблемам современной практики морского права. С комментариями на страницах нашего журнала выступили Наталья Мирошниченко, старший юрист ЮФ "Международная юридическая служба", и Андрей Супруненко, партнер ЮФ "Ремеди", профессиональные консультанты в сфере морского права, морского хозяйства и др. областях, связанных с транспортом, логистикой и их правовым обеспечением. Из огромного количества вопросов, ответы на которые были подготовлены в ходе Интернет-конференции (март 2011 г.), организаторами которой выступили "Международная юридическая служба" и "Ремеди", были выбраны наиболее характерные. Следует отметить, что большинство вопросов были связаны с рассмотрением споров в арбитраже (третейском суде). На эту тему поступила почти половина всех вопросов. Второй популярной темой оказалось морское страхование. Много вопросов касалось инвестирования морского хозяйства, регистрации судов, в особенности малых — яхт и катеров. Вопросы были разной степени сложности. Некоторые из них даже можно охарактеризовать как наивные или не вполне серьезные, но в каждом вопросе была тема для разговора, необходимость профессиональной консультации.

Надеемся, что темы, поднятые на Интернет-конференции, вызовут интерес у наших читателей, и их рассмотрение поможет найти выход из какой-то ситуации или осветить какой-то аспект вопроса, заинтересовавшего его автора.

— *В государственном суде спор рассматривает судья, которого назначает государство, оно же оплачивает его труд из государственного бюджета... Расскажите о преимуществах арбитража перед государственным судом?*

— Действительно, судья государственного суда назначается государством, пошлина оплачивается на основании закона, а процесс является унифицированным и проходит в соответствии с нормами закона.

В арбитраже арбитр выбирается и назначается стороной спора, сбор и арбитражный процесс определяются регламентом, утвержденным конкретным арбитражным институтом.

В этой связи можно выделить ряд преимуществ, которые получает сторона при направлении спора в арбитраж:

1. Возможность избежать национальной процедуры судопроизводства;
2. Возможность выбора места разрешения споров;
3. Возможность выбора арбитров;
4. Нейтральность арбитров;
5. Разрешение споров специалистами в соответствующей области;
6. Закрытость арбитражного разбирательства;
7. Окончателюность арбитражного решения;
8. Наличие международных процедур исполнения решения.

Однако противопоставление арбитражной процедуры и рассмотрения спора в государственном суде не всегда правильно. На выбор места рассмотрения споров зачастую влияет множество факторов, в частности, статус сторон-участниц конкретных отношений (национальные или иностранные), целесообразность обращения в арбитражный институт, возможные суммы споров, наличие международного элемента в поставке товаров, и пр. Например, если договор регулирует отношения предприятий по купле-продаже исключительно на территории Украины (внутри страны) и сумма такого договора достаточно невелика, хозяйственный суд в таком случае представляется лучшим вариантом. Наоборот, если в отношениях присутствует иностранный элемент (иностранная компания или международная перевозка), и/или предмет договора касается достаточно специфической сферы отношений, то тут выбор сторонами арбитража для рассмотрения споров более целесообразен.

В каждом конкретном случае, руководствуясь коммерческой целесообразностью и особенностями возникающих правоотношений, следует включать в договор соответствующую статью о месте рассмотрения споров.

При этом следует помнить, что разбирательство в третейском суде/арбитраже, особенно в международном:

1) иногда стоит дороже, как правило, по причине привлечения далеко недешевых (особенно в Англии и США) адвокатов (выход — представительство интересов собственными национальными юристами, что допускается регламентами большинства международных арбитражей);

2) в зависимости от сложности дела рассмотрение спора может длиться дольше, чем рассмотрение в государственном суде, включая обжалование решений во всех инстанциях (выход — выбор процедуры арбитража, которая удовлетворяет целям сторон спора);

3) нередки случаи, когда решение третейского суда, даже принятое в соответствии с оговоркой о том, что оно не подлежит обжалованию, подразумевающей исполнение в кратчайшие сроки, национальным судом отменяется, либо суд отказывает в принудительном исполнении этого решения и начинается затяжная процедура обжалования (арбитражная оговорка должна составляться тщательно);

4) при наличии оговорки о рассмотрении спора в третейском суде процедура применения предварительных обеспечительных мер имеет свои особенности в каждой стране, которые необходимо учитывать.

— *В чем разница между морским арбитражем и международным коммерческим арбитражем?*

— Коммерческим арбитраж является тогда, когда спор, который им рассматривается, вытекает из торговых отношений, то есть экономических отношений, которые могут быть охарактеризованы как эквивалентные отношения, например: поставка, бартер, торговое представительство (агентирование), лизинг, факторинг, инжиниринг, консалтинг, банкинг, страхование, концессии разного рода, а также какие-либо инвестиционные отношения, в том числе совместные предприятия и другие схемы совместного предпринимательства (простые товарищества, например), да и вообще любые формы предпринимательской деятельности.

Международным считается арбитраж, решение которого было принято по иску сторон, которые относятся к разным юрисдикциям (1); арбитраж имел место или должен был иметь

место в соответствии с арбитражным соглашением за пределами государства, к юрисдикции которого относятся обе стороны (2); место исполнения арбитражного решения (или значительной части обязательства, являющегося предметом спора) находится за пределами государства, где такое решение принято (3); предмет спора (предмет арбитражного соглашения сторон) связан более чем с одной юрисдикцией (4).

Приведенный перечень случаев, когда коммерческий арбитраж считается международным, не является исчерпывающим.

Коммерческий арбитраж — очень широкое понятие, в объем которого входит также арбитраж по спорам, вытекающим из отношений торгового мореплавания, например, перевозки груза. Подобный арбитраж и называется морским.

В этом смысле морской арбитраж — это разновидность коммерческого арбитража. Морской арбитраж может быть как внутринациональным, так и международным.

— Целесообразно ли создание в Украине специализированного органа (по аналогии с Морской арбитражной комиссией, существующей при ТПП РФ), который занимался бы разрешением споров между судовладельцами, грузовладельцами и фрахтователями непосредственно в Украине, не вынуждая их обращаться в Международный морской арбитраж в Лондоне?

— Аналогично МАК при ТПП РФ в Украине действует МАК при ТПП Украины. Эти институты — преемники МАК при ТПП СССР, которая была создана в 1930 г.

Первоначальная ее цель — рассмотрение споров, возникших в связи со спасением судов и грузов на море. Появление такой комиссии было необходимо, так как в тот период подобные споры разрешались в арбитражном порядке за рубежом, чаще всего в Лондоне, даже в тех случаях, когда все стороны, участвующие в деле, были отечественными.

Морская арбитражная комиссия (МАК) при Торгово-промышленной палате Украины (ТПП) функционирует в соответствии с Законом "О международном коммерческом арбитраже", приложением к которому является Положение о МАК при ТПП Украины. 17.04.2007 г. был принят новый Регламент МАК при ТПП Украины.

Комиссия является постоянно действующим или институциональным третейским судом, специализирующимся на рассмотрении морских споров. МАК разрешает споры в договорных и других гражданско-правовых отношениях, возникающих при осуществлении торгового мореплавания, при наличии письменного соглашения (договоренности) между сторонами о передаче ей всех или определенных споров, которые возникают или могут возникнуть между сторонами в связи с какими-либо конкретными правоотношениями.

В частности, МАК при ТПП Украины разрешает споры, вытекающие из отношений:

— по фрахтованию судов, морской перевозке грузов, а также перевозке грузов в смешанном плавании (река—море);

— по морской буксировке судов и иных плавучих объектов;

— по морскому страхованию и перестрахованию;

— связанных с куплей-продажей, залогом и ремонтом морских судов и иных плавучих объектов;

— по лоцманской и ледовой проводке, агентскому и иному обслуживанию морских судов, а также судов внутреннего плавания;

— связанных с использованием судов для осуществления научных исследований, добычи полезных ископаемых, гидротехнических и иных работ;

— по спасанию морских судов или морским судном судна внутреннего плавания;

— связанных с подъемом затонувших в море судов и иного имущества;

— связанных со столкновением морских судов, а также с причинением судном повреждений портовым сооружениям, средствам навигационной обстановки и другим объектам;

— связанных с причинением повреждений рыболовным сетям и другим орудиям лова, а также с иным причинением вреда при осуществлении морского рыбного промысла.

— В процессе рассмотрения дела в государственном суде всегда есть возможность завершить дело мировым соглашением. А возможно ли такое завершение дела в арбитражном суде, в частности, в морских арбитражных комиссиях при ТПП России или ТПП Украины.

— В Морских арбитражных комиссиях при ТТП РФ и ТТП Украины существует возможность мирного урегулирования спора между сторонами арбитражного разбирательства.

В соответствии с §24 Регламента Морской арбитражной комиссии при ТТП РФ на любой стадии разбирательства в МАК до объявления резолютивной части решения стороны вправе договориться об окончании дела миром. В этом случае по просьбе сторон состав арбитража может вынести арбитражное решение на согласованных ими условиях.

В Регламенте Морской арбитражной комиссии при ТТП Украины предусмотрена возможность вынесения арбитражного решения на согласованных условиях (ст. 49). Согласно ст. 50 Регламента, том случае если в ходе арбитражного разбирательства сторонам удастся урегулировать спор, то арбитражное разбирательство дела прекращается. По просьбе сторон состав МАК может зафиксировать это урегулирование в виде арбитражного решения на согласованных условиях. Такое решение имеет ту же силу и подлежит исполнению так же, как и любое другое арбитражное решение по существу спора.

— *В каких случаях оптимальнее прописывать в арбитражной оговорке Морскую арбитражную комиссию при Торгово-промышленной палате Украины, а в каких Лондонский арбитраж (LMAA)?*

При выборе арбитражного института, прежде всего, следует руководствоваться конкретными отношениями, из которых вытекает спор, а также статусом сторон, которые в нем участвуют.

Если спор вытекает из отношений украинских компаний и возник в связи с внутренней перевозкой, а отношения регулируются украинским правом, скорее всего, целесообразно передать его на рассмотрение в МАК при ТТП Украины.

Напротив, при участии в споре иностранной компании и с учетом права, регулирующего договор (в большинстве случаев — английское), с большой долей вероятности лучший вариант — Лондонский арбитраж (Лондонская ассоциация морских арбитров).

В целом, можно отметить, что популярность МАК уступает популярности LMAA. Высокий уровень квалификации арбитров LMAA, свобода выбора процедуры сторонами, возможность вести процесс удаленно и посредством национальных юристов являются важными факторами, способствующими росту популярности этого арбитражного центра.

Кроме того, следует учитывать разницу в подходе МАК и LMAA к стоимости арбитражной процедуры. МАК устанавливает арбитражный сбор в зависимости от суммы иска, сбор уплачивается при подаче иска. LMAA исходит из сложности рассмотрения конкретного дела — стоимость процесса рассчитывается исходя из количества времени, которое затратил арбитр. Согласно Правилам LMAA гонорар арбитра оплачивается перед принятием им решения, т.е. в завершение процесса. Это, в частности, позволяет сторонам, заключившим мировое соглашение на одном из этапов арбитражного разбирательства, избежать дополнительных расходов.

— *Принадлежит ли право на абандон любому страхователю или выгодоприобретателю по договору морского страхования, а также обязательно ли заявление об абандоне для получения полной страховой суммы, без доказывания убытков, учитывая недостаточную развитость морского права и законодательства в Украине? Насколько противоречива судебная практика по данному вопросу в Украине?*

— Действительно, морское законодательство и судебная практика в Украине в плане отношений по поводу морского страхования и, в частности, абандона, недостаточно развиты.

Согласно КТМ Украины абандон — отказ страхователя от своих прав на все застрахованное имущество в пользу страховщика в предусмотренных законом случаях.

Исходя из ст.ст. 271, 272 КТМ, право на абандон возникает у любого страхователя или выгодоприобретателя при наличии обстоятельств, предусмотренных в ст. 271.

В частности, страхователь может заявить об абандоне и получить полную страховую сумму при пропаже судна без вести, экономической нецелесообразности его отстройки, ремонта, ликвидации повреждений судна или доставки застрахованного груза в место назначения, захвата судна или груза, если он длится более 2 месяцев. Для реализации права на абандон (в адрес страховщика) страхователь должен обязательно направить

заявление об абандоне в адрес страховщика. Как правило, страховые компании также требуют документальное подтверждение убытка.

Закон Украины "О страховании" не содержит положений в отношении абандона, однако многие страховые компании включают общие нормы об абандоне в свои Правила страхования.

При рассмотрении спора в отношении абандона, таким образом, необходимо проанализировать Правила конкретного вида страхования, изданные страховщиком.

Сложно судить о противоречивости судебной практики в отношении абандона, поскольку в Украине она очень мала. Насколько нам известно, таких дел в хозяйственных судах за последние годы были единицы, при этом это были споры в отношении наземных транспортных средств, а не по договорам морского страхования.

— *Подскажите, пожалуйста, какими нормативно-правовыми актами урегулирована выдача FCR (экспедиторских расписок)?*

— FCR (Forwarder's Certificate of Receipt) — экспедиторский сертификат, или экспедиторская расписка, применяется при поставках товаров на различных условиях, определенных в ИНКОТЕРМС. FCR является (1) необоротным документом, (2) служит свидетельством выполнения экспортером своих обязательств и (3) зачастую входит в комплект документов для реализации аккредитива.

Данная форма применяется не только для подтверждения поступления партии груза под контроль экспедитора и выполнения обязательств экспортера, но зачастую и как основание для оплаты фрахта, стоимости груза и других платежей по запродажным контрактам.

Предоставление услуг транспортного экспедирования и осуществление транспортно-экспедиторской деятельности регулируется Гражданским кодексом Украины (статьями 929—935), Хозяйственным кодексом Украины (ст. 316), а также Законом Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" от 1.07.2004 г.

К сожалению, ни один из этих нормативных актов не содержит положений, регулирующих порядок или правила выдачи FCR и ответственность сторон за его нарушение.

FCR выдается экспедитором от своего имени, поэтому экспедитор отвечает перед клиентом непосредственно. В этой связи, если использование формы FCR предусмотрено запродажным контрактом клиента, то условия ее выдачи и применения, а также разрешения споров, связанных с таким применением, должны быть четко оговорены в договоре экспедирования.

Если в договоре транспортного экспедирования имеются положения, регулирующие отношения, связанные с выдачей FCR, правовых проблем с привлечением экспедитора к ответственности за ненадлежащее исполнение им своих обязанностей быть не должно. Если же договором между экспедиторской фирмой и клиентом эти отношения не урегулированы, проблемы наверняка могут возникать, с учетом отсутствия соответствующих положений в украинском законодательстве.

Необходимо также отметить, что если экспедитор выдает FCR на бланке международной организации, например, ФИАТА (FIATA), то его действия регулируются (помимо договора с клиентом) еще и правилами выдачи FIATA FCR.

— *Одним из часто используемых в мировой практике инструментов повышения инвестиционной привлекательности регионов и конкурентоспособности предприятий является создание свободных экономических зон на территории морских портов. Скажите, насколько, на Ваш взгляд, возвращение льготного режима свободным экономическим зонам "Порто-франко", "Рени" и "Порт Крым" сможет улучшить инвестиционный климат Украины?*

— Само по себе отдельно создание свободной экономической зоны не улучшит инвестиционный климат Украины. Украинский опыт создания СЭЗ это лишний раз подтверждает. Не так много инвесторов пришло в украинские зоны в период их существования. Создание СЭЗ только тогда может принести ощутимые позитивные результаты в отношении инвестиционного климата в стране, когда это сопровождается адекватными организационно-экономическими мероприятиями, инфраструктурными инновациями.

Конечно, создание СЭЗ в портах-хабах имеет значительный потенциал для улучшения инвестиционного климата, но СЭЗ не должна быть самоцелью. Только при условии создания таких зон, в связи с конкретным и достаточно масштабным проектом, возможно их функционирование в качестве катализаторов экономического развития страны или отдельного региона. Если же СЭЗ создается без ясной перспективы, то она может даже ухудшить общий инвестиционный климат.

— *Сложен ли процесс регистрации яхты и сколько времени/средств это может занять?*

— Для регистрации яхты, в первую очередь, необходимо определиться, под каким флагом яхта будет ходить. Во многом это зависит от того, как и где владелец приобретает яхту.

В случае если владелец яхты — гражданин Украины, приобретает яхту, которая уже завезена в Украину (и растаможена) или здесь построена, то наиболее оптимальным выбором будет регистрация в Украине. Если яхта приобретается за рубежом, то есть опция регистрации яхты вне Украины в иностранном судовом реестре.

Выбор страны регистрации также тесно связан с другими аспектами: финансовым — начиная от стоимости регистрации и перерегистрации яхты на нового владельца, заканчивая величиной налога на выплаты зарплаты персоналу вашей яхты; операционным — необходимость прохождения проверок различного рода, предусмотренных законодательством страны регистрации; международно-правовым — участие государства регистрации во всевозможных двух- и многосторонних договорах об избежании двойного налогообложения, по предоставлению благоприятного режима в морских перевозках и др.

Указанные моменты в совокупности определяют стоимость и сроки регистрации яхты.

— *В Кодексе торгового мореплавания Украины не урегулирован такой важный момент, как подача нотиса о готовности судна к погрузке. Чем следует руководствоваться на практике для определения места и времени подачи такого нотиса?*

— Действительно, в Кодексе торгового мореплавания (КТМ) Украины подача нотиса о готовности до сих пор не регламентируется. В отличие от украинского законодательства, КТМ Российской Федерации, например, устанавливает правила уведомления о готовности судна к погрузке груза в ст. 129.

При этом КТМ Украины устанавливает общие правила в отношении расчета сталийного времени в ст. 148—150. В них, в частности, предусматривается, что срок, в течение которого груз должен быть погружен на судно или выгружен из него (сталийное время), определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения — нормами, принятыми в порту погрузки (выгрузки).

Такие нормы содержатся, как правило, в Своде обычаев и в Обязательных постановлениях каждого порта. Украинские порты не являются исключением — практически все их Своды обычаев представлены в открытых источниках.

Если договор морской перевозки (коносамент или чартер-партия) содержит конкретные условия подачи нотиса и расчета сталийного времени, то в этом случае следует руководствоваться ими, учитывая положения законодательства, которое регулирует отношения сторон по конкретному договору.

Принимая во внимание многовековые традиции английского морского права, стороны чартеров (договоров фрахтования) зачастую подчиняют вытекающие из договора отношения именно английскому праву.

Английское право предусматривает следующие требования в отношении предоставления действительного нотиса о готовности (valid Notice of readiness):

1. Судно является прибывшим;
 2. Судно готово к погрузке или выгрузке груза;
 3. Нотис о готовности предоставлен и получен соответствующими лицами согласно договору фрахтования;
 4. Нотис о готовности предоставлен надлежащим способом согласно договору;
 5. Нотис о готовности предоставлен в срок, предусмотренный договором фрахтования.
- Более подробная информация представлена на сайте www.interlegal.com.ua.