

УДК 340.15

**ВОПРОСЫ ЗАПАДНОЕВРОПЕЙСКОЙ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ О
ПРИМЕНЕНИИ КОЛЛИЗИОННЫХ НОРМ ПО ДОГОВОРАМ
ФРАХТОВАНИЯ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА**

Кошкин А. С.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Статья посвящена значению судебной практики западноевропейских стран для решения споров и претензий при столкновении разнонационального законодательства. В работе с помощью историко-правового, аксиологического, сравнительно-правового, а также методов структурного анализа рассмотрены судебные прецеденты западноевропейских судов первой половины двадцатого века по указанной проблематике. Рассмотрены вопросы и критерии применения коллизионных норм для разнонациональных законодательных актов, а также причины и последствия отсутствия однородности судебной практики для внешнеторговых чартерных перевозок первой половины XX века.

Ключевые слова: чартер, фрахт, коллизионная норма, судебная практика, Западная Европа.

При фрахтовании иностранного тоннажа неизбежно наступает вопрос о том, нормы права какой страны должны быть применены для разрешения спора в случае столкновения разнонациональных законов. Например, если возникла претензия при фрахтовании советского угля из Англии в Германию на датском судне, нормы законов какого государства должны быть применены? Причем нередко оказывалось, что подобный спор по-разному разрешался, в зависимости от законодательства определенных государств.

В таких случаях происходило столкновение разнонациональных законов, которое должно было быть разрешено с помощью коллизионной нормы, определяющей, какой закон должен быть применен к возникшей претензии.

Необходимо также отметить, что в первой половине XX века все делавшиеся попытки установить путем международных соглашений или правил единообразную коллизионную норму морского права успеха не имели и иметь не могли. Объяснялось это противоречиями в интересах капиталистических государств, которые не давали возможности выработать такую коллизионную норму, которая оказалась бы приемлемой хотя бы для большинства указанных стран.

Соответственно в различных государствах применялись разные коллизионные нормы, часто противоречащие друг другу. Государства с сильным торговым флотом, обслуживающие перевозки иностранного тоннажа, придерживались, как правило, коллизионной нормы, устанавливающей применение закона страны флага судна, поскольку такая норма давала возможность требовать применения своих законов на претензии и споры, возникающие на территории иностранных государств. И наоборот: государства, не обладающие соответствующими ресурсами и использующие для своих внешнеторговых перевозок иностранные морские суда, строили свою коллизионную норму на иных основаниях, таких как принцип закона места

исполнения сделки, что позволяло распространять на возникшие претензии их внутригосударственное законодательство [1, с. 59].

Так, к примеру, в 1928 году по вопросу о коллизионной норме было вынесено решение германского Рейхсгерихта по делу парохода «Мария-Амелия» [2, с. 82]. Обстоятельства данного дела заключались в следующем: на английском судне «Мария-Амелия», шедшем с грузом жмыхов из советских портов Черного моря в Гамбург, вспыхнул пожар, в результате которого вследствие подмочки при тушении жмыхи превратились в сплошную массу.

Выгрузка этой сплошной массы в Гамбурге вызвала значительные дополнительные расходы по сравнению с обычными расходами по выгрузке жмыхов. Грузополучатель отказался оплатить судовладельцу данные расходы по выгрузке, ссылаясь на то, что выгрузка лежит на его обязанности. Гамбургский суд удовлетворил иск судовладельца, но Высший ганзеатический суд отменил решение суда первой инстанции, и дело по апелляции судовладельца перешло в Рейхсгерихт, который отклонил апелляцию судовладельца и тем самым решил дело в пользу грузополучателя. Из мотивов решения Рейхсгерихта следовало, что центральным вопросом судебного решения являлся вопрос о коллизионной норме, то есть вопрос о том, нормы какого государства подлежат применению: Англии или Германии [3, с. 176].

Значение коллизионной нормы заключалось в том, что нормы английского и германского права об оплате экстрарасходов по выгрузке диаметрально противоположны. Высший ганзеатический суд применил нормы английского права и пришел к выводу, что судовладелец, взявший на себя оплату расходов по выгрузке груза, не вправе перекладывать на грузополучателя экстрарасходы по выгрузке груза, вызванные превращением груза жмыхов, в связи с частной аварией, в сплошную массу. Судовладелец же в своей апелляции на решение Высшего ганзеатического суда указывал, что обязанность грузополучателя – возместить ему экстрарасходы – основывается на коносаменте, выданном капитаном, согласно чартеру. К коносаменту же должны быть применены нормы права страны порта назначения, то есть германского права, поскольку портом назначения был Гамбург. Согласно же подлежащих применению гамбургских обычаев, экстрарасходы по выгрузке оплачиваются грузополучателем [4, с. 116].

Рейхсгерихт не согласился с доводами судовладельца и признал подлежащими применению нормы английского права. В заключении фрахтовой сделки с английским судовладельцем в Лондоне и ее оформлении в стандартной форме английского права Рейхсгерихт усмотрел намерение сторон подчинить сделку нормам английского права. Включенная же в коносамент отсылка к чартеру означала подчинение коносамента тем же нормам права, которым подчинялся чартер, то есть нормам английского права. Вместе с тем Рейхсгерихт отметил, что сама по себе стандартная форма чартера не является специфической формой исключительно английского права, а формой, применяемой в международных торговых отношениях, поскольку она была апробирована Советом по документации Балтийско-Беломорской конференции. С другой стороны, эта же стандартная форма была принята также и английской палатой торгового мореплавания и содержала в себе некоторые условия (в

частности условие о залоговом права и *negligance clause*¹⁾ в сугубо английской юридической концепции [5, с. 1456].

Другое решение по вопросу о коллизионной норме было вынесено Гамбургским судом первой инстанции в 1932 году по делу парохода «Эффи Мерск» [6, с. 31]. Данное судно было зафрахтовано в Германии для Экспортхлеба у датского судовладельца, причем договор фрахтования был заключен в Дании. Фрахтовка была совершена для перевозки груза жмыхов из Ленинграда в Антверпен и по обыкновению была оформлена заключением типового чартера на английском языке [7, с. 456]. Вследствие плохой штивки груз прибыл в Антверпен в поврежденном состоянии. Грузополучателем был предъявлен иск, основанный на коносаменте, содержащем в себе прямое условие об ответственности судовладельцев за вред и убытки, причиненные грузу плохой штивкой.

Бельгийский суд, в котором рассматривалось дело, признал судовладельцев ответственными перед грузополучателями, но первые, проиграв дело, предъявили регрессный иск к фрахтователям в Гамбургский суд, основывая свои требования на том, что штивка была произведена стивидорами фрахтователей, а по условиям чартера судовладельцы освобождаются от ответственности за штивку, произведенную таким образом. При рассмотрении регрессного иска возник вопрос: по нормам какого права – английского или немецкого – должно определяться значение коносамента во взаимоотношениях между судовладельцами и фрахтователями при наличии чартера. Поставленный вопрос был решен в пользу применения германского права.

Суд исходил из того, что применение сторонами английских стандартных форм чартеров не может рассматриваться как намерение сторон подчинить заключаемый договор английскому праву [8, с. 641]. Применение английских стандартных форм обуславливалось по большей части практическо-техническими причинами. Более вероятным, по мнению суда, являлось намерение сторон подчинить свою фрахтовую сделку нормам германского права. Хотя фрахтовая сделка была заключена в Дании и судовладелец являлся гражданином данной страны, но фрахтователем состояло германское торгпредставительство СССР. Кроме того, в чартере предусматривалось, что расчеты по общей аварии подлежат урегулированию в Гамбурге. Также и аварийные взносы по общей аварии, согласно чартеру, должны были уплачиваться германским страховым обществом. Наконец, стороны избрали местом подсудности Гамбург. Все это привело суд к выводу, что стороны молчаливо согласились применять германское право. Однако независимо даже от этого, к возникшему спору подлежало применение норм германского права, так как при отсутствии специального соглашения сторон каждое обязательство, вытекающее из договора, подчиняется нормам права места исполнения. Для регрессного же обязательства ответчика местом исполнения являлся Гамбург. Из обстоятельств дела вытекало, что в намерение сторон входило, чтобы деловое выполнение договора осуществлялось со стороны ответчика его гамбургским представительством. Следовательно, и вытекающие из договора обязательства, в том числе и регрессное, подлежали выполнению в Гамбурге.

По этим соображениям суд признал подлежащими применению нормы германского права, а, применив немецкое законодательство к вопросу о значении коноса-

¹ Оговорка о небрежности.

мента для взаимоотношений между судовладельцами и фрахтователями при наличии чартера, суд признал, что взаимоотношения сторон определяются содержанием чартера даже при выдаче капитаном коносамента.

Итак, если сопоставить два вышеуказанных решения, мы можем заметить, что если по первому делу Рейхсгерихт признал подлежащими применению нормы английского права, основываясь на том, что чартер был заключен в Лондоне, а судовладельцем являлась английская фирма [9, с. 367], то во втором случае Гамбургский суд признал подлежащими применению нормы германского права лишь в силу того, что фрахтователь находился в Гамбурге, и, помимо этого, стороны избрали Гамбург местом подсудности, несмотря на то, что чартер был заключен в Дании и судовладелец являлся датским гражданином.

Это сравнение решений по идентичным ситуациям показывает, с одной стороны, шаткость критериев при разрешении коллизий разнонациональных законов, а с другой – определенную склонность суда видеть в соглашении сторон намерение подчинять свои взаимоотношения именно нормам права страны суда.

Можно с уверенностью сказать, что лишь в силу того, что чартер парохода «Мария-Амелия» был заключен в Лондоне, судовладелец был англичанином, а Лондон по чартеру был избран местом урегулирования общей аварии, Рейхсгерихт был вынужден признать подлежащими применению нормы английского, а не германского права.

Следует также отметить, что английские суды по делам, связанным с советскими фрахтователями, практически не останавливались на вопросах столкновения разнонациональных законов и, соответственно, не ставили перед собой проблемы коллизионных норм. По-видимому, они исходили из того предположения (которое было не подкреплено законодательно, но весьма характерно в то время), что если возникший между сторонами спор находился на их рассмотрении, то подлежало применению английское законодательство, независимо от того, где была заключена фрахтовая сделка и какова была национальность судовладельцев и фрахтователя.

В подавляющем большинстве решений английских судов и арбитража они не интересовались, входило ли в намерение сторон подчинить заключенную фрахтовую сделку нормам английского права. Или вообще вопросом о том, не определяют ли обстоятельства дела применение норм не английского, а какого-либо другого права. Лишь в виде исключения английский суд и арбитраж анализировали те или иные фактические обстоятельства, существенные для дела, не сугубо с точки зрения английского права, а в соответствии с правовыми нормами той стороны, правовому режиму которой возникшие правоотношения подчинены. Так, по данному вопросу интерес представляет дело Экспортхлеба в качестве фрахтователя и итальянской фирмы *Corrado Sociata di Navigazione* в качестве судовладельца парохода «Инес Коррадо», зафрахтованного в Италии [10, с. 34]. Английский арбитраж, а затем и суд по возникшему спору о том, как должны исчисляться при погрузочно-разгрузочных работах субботные дни, то есть должны ли были они при погрузке-выгрузке товара в портах СССР исчисляться как три четверти рабочего дня, что соответствовало интересам фрахтователей, или же как полный рабочий день, что соответствовало интересам судовладельцев, признали надлежащими применению нормы советского права.

При этом надо отметить, что экскурс английского арбитража и суда в область советского права был далеко не из успешных. Английский арбитраж, а затем и суд, несмотря на указания Кодекса законов о труде, признали, что субботные дни должны при исчислении погрузочно-разгрузочного времени в портах СССР считаться как полные рабочие дни, поскольку в чартере не оговорено иного.

Соответственно английский арбитраж и суд решили спор в пользу судовладельцев и против интересов советских фрахтователей. Отбрасывая явно неправильные выводы английского арбитража и суда, необходимо все же констатировать, что решение по делу парохода «Инес Коррадо» создало в английской арбитражно-судебной практике прецедент, устанавливающий, что спорные вопросы, касающиеся исчисления погрузочно-разгрузочного времени в портах СССР, подлежали разрешению в английских судах по нормам советского права.

Как видим, западноевропейские суды не имели однородной практики по решению вопросов столкновения разнонациональных законов и, соответственно, не ставили перед собой проблемы коллизионных норм. По-видимому, они исходили лишь из предположения, которое было законно никак не обосновано. В вышеуказанных делах коллизия должна была разрешаться с помощью правила преимущества специальной нормы (*Lex specialis derogat generali*), которая прописывалась в коносаменте, а в деле с пароходом «Инес Коррадо» – в Кодексе законов о труде СССР. Поскольку во всех случаях был заключен типовой чартер, то есть договор присоединения, условия которого были конкретизированы в коносаменте, либо должно было быть применено внутригосударственное законодательство стороны по аналогии. Решения же судов основаны на предположении о намерении сторон решить претензии или споры путем применения норм права определенного государства. Но данное предположение никак не аргументировалось законодательно, отсюда разные решения в идентичных правоотношениях и, как следствие, отсутствие однородности судебной практики, что, несомненно, негативно сказывалось на правоприменительной деятельности по урегулированию внешнеторговых чартерных перевозок.

Список литературы:

1. Ripert G. Droit Maritime / G. Ripert. – 1922 г. – Т. 1. – P. 59.
2. Ripert G. Revue do Droit Maritime Compae / G. Ripert. – 1929 г. – Т. 20. – P. 82.
3. Ripert G. Revue do Droit Maritime Compae / G. Ripert. – 1929 г. – Т. 22. – P. 176.
4. Ripert G. Droit Maritime / G. Ripert. – 1922 г. – Т. 3. – P. 116.
5. Труды комиссии торгового мореплавания и морского права / Под ред. Э. Ф. Розенталя – Москва: Внешторгиздат, 1934 г. – С. 31.
6. Coghlin Wilford, Kimball Wilford and John D. Kimba ,Time Charters. 9 th edition. London // Informa Law from Routledge, Lloyd’s Shipping Law Library, p. 1456.
7. Thomas Edward Scrutton, The Contract of Affreightment as Expressed in Charterparties and Bills of Lading, T.1 // Scholar select, London, 2009, p. 456.
8. Thomas Gilbert Carver, Carver's Carriage by Sea, T. 1. // Stevens & Sons, 1982, p. 641.
9. Thomas Edward Scrutton, The Merchant Shipping Act, 1894, T.1 // Scholar select, London, 20011, p. 367.
10. Труды комиссии торгового мореплавания и морского права / Под ред. Э. Ф. Розенталя – Москва: Внешторгиздат, 1934 г. – С. 34.

Koshkin A. S. Questions of the western european court practices on the application of collisional standards on framework agreements in the first half of the xx century // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 2. – P. 57–62.

The article is devoted to the significance of the jurisprudence of Western European states for resolving disputes and claims in the face of multinational legislation. In the work with the help of historical legal, axiological, comparative legal, as well as structural analysis methods, judicial precedents of West European courts of the first half of the twentieth century were analyzed on the aforementioned problems. Questions and criteria of application of conflict norms for multinational legislative acts, as well as the causes and consequences of the lack of homogeneity of judicial practice for foreign trade charter flights of the first half of the twentieth century are considered.

Keywords: Charter; freight; conflict of laws; judicial practice; Western Europe.