

БЛАНК ОТВЕТОВ

Направление «Юриспруденция»
Профиль: «Международное частное право»
Время выполнения задания – 120 мин.

Задание № 1.

1.	True
2.	False
3.	True
4.	False
5.	True
6.	True
7.	False
8.	True
9.	True
10.	True

Задание № 2.

1.	objectives
2.	impracticable
3.	proceedings
4.	carry out
5.	coordination
6.	respected
7.	interpreted
8.	prescribed
9.	resolve
10.	comparison

Задание № 3.

English synopsis

Задание № 4.

1.	аллонж
2.	документарный аккредитив
3.	оферент
4.	арбитражный компромисс
5.	culpa in contrahendo

6.	банк-ремитент
7.	независимая гарантия
8.	индоссант
9.	тайм-чартер
10.	фактор

Задание № 5.

Меморандум

Международное частное морское право как подотрасль МЧП представляет собой группу норм, регулирующих отношения международного торгового мореплавания, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа в международном морском сообщении. Как для МЧП в целом, так и для международного частного морского права характерны три источника правовых норм:

1) **национальное законодательство**, представленное чаще всего внутригосударственными актами о торговле и мореплавании. В России в настоящее время таким актом выступает Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) 1999 г. (нормы Главы XXVI «Применимое право» (ст. 414-426), олицетворяющие собой коллизионное регулирование);

2) **международные договоры**, представляющие собой межгосударственную кодификацию материально-правовых норм в области торгового мореплавания, в том числе:

- Брюссельская конвенция 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила), измененная Брюссельским протоколом 1968 г. (Правила Висби, или Висбийские правила) и Протоколом 1979 г.;
- Гамбургская конвенция ООН 1978 г. о морской перевозке грузов (Гамбургские правила);
- Нью-Йоркская конвенция ООН 2008 г. о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила);

3) **международные обычаи**, выступающие в качестве сформировавшихся в течение длительного периода времени правил и обыкновений морского судоходства, носящих юридически обязательный характер (например, Йорк-Антверпенские правил об общей аварии в ред. 2004 г.

По форме эксплуатации морских судов торговое мореплавание разделяется на **линейное и трамповое**. Сложившимся на морском транспорте двум основным формам его эксплуатации – трамповому (нерегулярному) судоходству и линейному (регулярному) судоходству – соответствуют два **основных договора перевозки грузов – перевозки по чартеру и перевозки по коносаменту**. Перевозки по чартеру

регламентируются нормами национального права, носящими, как правило, диспозитивный характер. В свою очередь, перевозки по коносаменту выступают в качестве предмета международных договоров, нормы которых в большинстве случаев имеют императивный характер.

Чартер (или договор фрахтования судна) представляет собой договор, в соответствии с которым одна сторона – перевозчик (фрахтовщик) обязуется перевезти груз из порта отгрузки в порт назначения с условием предоставления к перевозке всего судна, части судна или отдельных судовых помещений, а другая сторона – фрахтователь (грузоотправитель или грузополучатель) обязуется предоставить груз к перевозке и уплатить провозную плату (фрахт). По своей природе договор перевозки груза по чартеру является двусторонним, консенсуальным и возмездным. **Договор перевозки груза по коносаменту** предполагает перевозку груза без предоставления перевозчиком всего судна, его части или отдельных судовых помещений.

Коносамент является транспортным товарораспорядительным документом, относящимся к категории кредитных бумаг, которой присущи пять свойств – literalность, легитимация, презентация, абстрактность и автономия. В обобщенном виде коносамент как товарораспорядительный документ выполняет три функции: 1) легитимационную, 2) доказательственную, 3) распорядительную.

Положения Гаагских правил охватывают **три группы вопросов**, которые являются решающими при морских перевозках грузов: 1) порядок составления коносаментов и их реквизиты; 2) ответственность морского перевозчика за понесенные грузовладельцем убытки; 3) порядок предъявления требований к морскому перевозчику.

Коносамент выдается перевозчиком на основании погрузочного поручения отправителя. В коносаменте перевозчик указывает основные характеристики груза, число мест либо количество и вес груза в соответствии с погрузочным поручением отправителя; внешний вид и видимое состояние груза. Следует отметить, что эти реквизиты носят императивный характер, т.е. отсутствие хотя бы одного из них лишает коносамент юридической силы. Сердцевину Гаагских правил составляют положения об ответственности морского перевозчика. Они формулируются в виде перечня оснований, освобождающих его от ответственности. Этот перечень охватывает 17 оснований: пожар, стихийные бедствия, спасение жизни и имущества на море, забастовки, навигационную ошибку и др.

Ответственность перевозчика основывается на принципе вины, которая презюмируется и должна опровергаться самим перевозчиком. Предел ответственности в редакции Правил Висби составляет **10 000 франков Пуанкаре** за место или единицу груза, либо **30 франков Пуанкаре за 1 кг** веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше (Франк Пуанкаре содержит 65,5 мг золота 900-й пробы и является денежной единицей, используемой при расчетах в соответствии с положениями многих транспортных конвенций). Этот предел ответственности применяется, если стоимость груза не была оговорена

отправителем в коносаменте. Гаагские правила устанавливают ответственность за потери или повреждения грузов, следовательно, они охватывают все варианты ответственности морского перевозчика перед грузовладельцем. Положения об ответственности носят императивный характер, и всякие отступления от них не имеют юридической силы.

В отношении порядка предъявления требований к перевозчику Гаагские правила предусматривают следующее: заявление об убытках должно быть сделано перевозчику в **письменной форме** во время выдачи груза, в противном случае считается, что груз доставлен в соответствии с описанием в коносаменте. Когда же убытки не являются видимыми сразу, заявление может быть сделано в течение **трех дней** с момента выдачи груза. Правила Висби расширили сферу действия Гаагских правил, а также ввели новую единицу расчета предела ответственности морского перевозчика – франки Пуанкаре. Изначально Гаагские правила предполагали его исчисление в английских фунтах стерлингов и устанавливали его размер в 100 фунтов стерлингов за место или единицу груза. Наряду с расширением сферы применения Гаагских правил Правила Висби установили срок исковой давности по требованиям к перевозчику об убытках в отношении груза в **один год** после его сдачи грузополучателю.

Брюссельский протокол 1979 г. был принят с единственной целью изменить единицу расчетов пределов ответственности морского перевозчика. Таковой стала СДР – расчетная единица, действующая в рамках Международного валютного фонда (МВФ). Предел ответственности морского перевозчика по Протоколу 1979 г. определен двояко. Для государств – членов МВФ он установлен в **666,67 СДР** за место или единицу утраченного (поврежденного) груза либо **2 СДР за 1 кг** веса брутто в отношении такого груза. Для государств, не являющихся членами МВФ, оставлена возможность использовать франки Пуанкаре, и в этом случае предел ответственности составляет **10 000 франков Пуанкаре** за место или единицу груза (либо **30 франков Пуанкаре за 1 кг** веса брутто утраченного (поврежденного) груза). КТМ РФ воспринял по данному вопросу нормы Брюссельского протокола 1979 г. и установил предел ответственности морского перевозчика в **666,67 СДР** за место или единицу груза либо **2 СДР за 1 кг** веса брутто утраченного (поврежденного) груза в зависимости от того, какая сумма выше.

Гамбургские правила имеют более широкую сферу действия, чем Гаагско-Висбийские правила. Они охватывают перевозки животных, грузов на палубе и опасных грузов. В них включено дополнительно 13 обязательных реквизитов коносамента. Все положения Гамбургских правил носят императивный характер. Они сохранили принцип презюмируемой вины морского перевозчика, сформулировав его в общей форме, а не в виде перечня оснований, исключающих ответственность. Однако Гамбургские правила не рассматривают навигационную ошибку как основание освобождения перевозчика от ответственности. Именно это послужило

причиной отказа многих государств от их ратификации, что весьма негативно сказывается на правовом регулировании морских перевозок.

Предел ответственности морского перевозчика по Гамбургским правилам установлен двояко. Для государств – членов МВФ он выражается в СДР и составляет **835 СДР** за место или единицу груза либо **2,5 СДР за 1 кг** веса брутто утраченного (поврежденного) груза. Для государств, не являющихся членами МВФ, предусмотрена возможность использования франков Пуанкаре, и в этом случае предел ответственности составляет **12 500 франков Пуанкаре** за место или единицу груза (либо **37,5 франка Пуанкаре за 1 кг** веса брутто утраченного (поврежденного) груза. Уточнено, что под единицей груза следует понимать «единицу отгрузки», всегда указываемую в коносаменте. Срок исковой давности по требованиям к перевозчику также повышен по сравнению с Гаагско-Висбийскими правилами и составляет **2 года**. Предъявление **претензии** перевозчику обязательно и должно быть сделано не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, либо в течение **15 календарных дней** после выдачи груза, если его утрата или повреждение не являются очевидными.

Гаагские правила не содержат каких-либо норм о юрисдикции и арбитраже. Этот вопрос регулируется обычными нормами, сложившимися в торговом мореплавании. Заключаемые сторонами пророгационные соглашения, выбирающие юрисдикционный орган, признаются действительными. В силу сложившейся практики спор обычно рассматривается в месте, где находится основное коммерческое предприятие перевозчика. Если в коносамент включается арбитражная оговорка, она также признается действительной, что исключает возможность передачи спора в государственный суд. Гамбургские правила содержат нормы и о юрисдикции, и об арбитраже. Более того, они отступили в вопросе о юрисдикции от сложившейся практики и закрепили правило о **множественности юрисдикции** (конкурентной юрисдикции), а также предусматривают возможность передачи спора на рассмотрение в арбитраж при наличии письменного арбитражного соглашения между сторонами. Арбитр или арбитражный трибунал обязаны применять Гамбургские правила.

Роттердамские правила призваны заменить действующие ныне Гаагско-Висбийские правила и вступившие в силу, но не набравшие широкого круга участников Гамбургские правила. Роттердамские правила применяются к договорам перевозки, по которым место получения груза и место сдачи груза находятся в разных государствах и порт погрузки для морской перевозки и порт разгрузки для этой же морской перевозки находятся в разных государствах, если согласно договору перевозки любое одно из следующих мест находится в Договариваемом государстве:

- место получения груза;
- порт погрузки;
- место сдачи груза;

- порт разгрузки.

Роттердамские правила применяются без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон. Перевозчик в соответствии с условиями договора перевозки перевозит груз до места назначения и сдает его грузополучателю. Период ответственности перевозчика за груз начинается с момента получения перевозчиком груза для перевозки и заканчивается в момент сдачи груза.

Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также задержку в его сдаче, если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка или же вызвавшее их или способствовавшее им событие или обстоятельство имели место в период ответственности перевозчика. **Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности**, если он докажет, что причина или одна из причин утраты, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины. Перевозчик также полностью или частично освобождается от ответственности, если он в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины докажет, что утрату, повреждение или задержку вызвало или им способствовало одно или несколько из нижеперечисленных событий или обстоятельств, например, непреодолимая сила; риски, опасности и несчастные случаи на море или в других судоходных водах; война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстания и народные волнения и др. **Сумма возмещения**, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза. **Ответственность перевозчика** за нарушения его обязательств ограничивается **875 СДР** за место или другую единицу отгрузки или **3 СДР** за один килограмм веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель согласовали большую сумму.

Никакое судебное или арбитражное разбирательство в отношении исков или споров, возникающих из нарушения какого-либо обязательства по Роттердамским правилам, не может быть возбуждено после истечения **двухгодичного срока**. Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, истец имеет право возбуждать судебное производство в отношении перевозчика:

1) в компетентном суде, в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест: домицилий перевозчика; место получения груза, согласованное в договоре перевозки; место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна; или

2) в компетентном суде или судах, определенных по соглашению между грузоотправителем и перевозчиком для целей принятия решений по искам в отношении перевозчика.

Стороны могут договориться о том, что любой спор, который может возникнуть в связи с договором перевозки груза, подлежит передаче в арбитраж. **Арбитражное разбирательство** по выбору лица, заявляющего требование в отношении перевозчика, проводится в:

- 1) любом месте, указанном с этой целью в арбитражном соглашении; или
- 2) любом другом месте, находящемся в государстве, в котором находится любое из следующих мест: домиций перевозчика; место получения груза, согласованное в договоре перевозки; место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна.

Задание № 6.

1) как правило, в двустороннем договоре о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским и уголовным делам регулируются вопросы установления юрисдикции, признания и исполнения судебных решений соответствующих судов, а также могут содержаться коллизионные нормы унифицированного характера. Поскольку международные договоры обладают приоритетом перед нормами национального законодательства, прежде чем обратиться к последнему, необходимо задать вопрос, а существуют ли двусторонние или многосторонние договоры между государствами, чью национальность имеют спорящие стороны. В нашем примере такой двусторонний договор существует, следовательно, его нормы, касающиеся юрисдикции, признания и исполнения иностранных судебных решений, будут преобладать над нормами национального законодательства. В России об этом четко говорит п. 4 ст. 15 Конституции РФ, согласно которому общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. Следовательно, в отношении судебной юрисдикции нормы Договора 1996 г. будут превалировать над нормами АПК РФ, посвященными рассмотрению споров по делам с участием иностранных лиц. Согласно Договору 1996 г. суды каждой из Договаривающихся сторон компетентны рассматривать гражданские дела, если ответчик имеет на ее территории местожительство. По искам к юридическим лицам они компетентны, если на территории данной Договаривающейся стороны находится орган управления, представительство либо филиал юридического лица. На территории России находится представительство иранской компании. **Таким образом, юрисдикция российского арбитражного суда установлена правомерно (ответчик – иранская компания, имеющая в России свое представительство);**

2) российский арбитражный суд должен применить российские коллизионные нормы. В Договоре 1996 г. подлежащие применению коллизионные нормы отсутствуют, следовательно, будут применяться национальные российские коллизионные нормы, содержащиеся в ст. 1211 ГК РФ. Суд в отсутствие соглашения сторон о применимом праве всегда применяет собственные коллизионные нормы (сначала договорные, а за отсутствием таковых, национальные). Согласно ст. 1211 ГК РФ при отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве к договору применяется право страны, где на момент заключения договора находится место жительства или основное место деятельности стороны, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора. Стороной, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора, признается сторона, являющаяся, в частности, продавцом в договоре купли-продажи. **Таким образом, российский арбитражный суд применит российские коллизионные нормы, а не нормы Договора 1996 г. за отсутствием таковых;**

3) при отсутствии соглашения сторон о применимом праве (как в нашем случае) в соответствии с российской коллизионной нормой будет использоваться доктрина характерного исполнения, согласно которой применяется право страны, где на момент заключения договора находится место жительства или основное место деятельности стороны, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора. Для договора купли-продажи исполнением, имеющим решающее значение для его содержания, выступает поставка товара иранской компанией-продавцом. **Таким образом, российский арбитражный суд должен применить иранское материальное право;**

4) Иран не является участником Венской конвенции, кроме того, применимым правом выступает иранское право. Следовательно, оба основания применения Венской конвенции отсутствуют. Венская конвенция применяется к договорам купли-продажи товаров между сторонами, коммерческие предприятия которых находятся в разных государствах, когда эти государства являются Договаривающимися государствами или когда согласно нормам МЧП применимо право Договаривающегося государства. **Таким образом, российский арбитражный суд, применяя иранское материальное право, будет основывать свое решение на нормах гражданского права Ирана;**

5) вопрос о приведении в исполнение решения российского арбитражного суда в Иране будет разрешен в соответствии с Договором 1996 г. Согласно данному договору Договаривающиеся стороны взаимно признают и исполняют вступившие в законную силу решения учреждений юстиции, к числу которых относятся суды, по гражданским и семейным делам. Рассмотрение ходатайств о разрешении исполнения входит в компетенцию судов Договаривающейся стороны, на территории которой должно быть осуществлено исполнение. Порядок исполнения регулируется законодательством Договаривающейся стороны, на территории которой

должно быть осуществлено исполнение. Данные нормы являются общепризнанными нормами международного гражданского процесса и примерно идентичны по содержанию во многих договорах о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским и уголовным делам. **Таким образом, вопрос о приведении в исполнение решения российского арбитражного суда на территории Ирана будет разрешен иранским судом в соответствии с нормами иранского процессуального права.**