

РАЗДЕЛ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО**Для цитирования**

Соколова А.А. Эпидемия коронавируса как форс-мажор в международных перевозках // Океанский менеджмент. № 1(6). 2020. С. 4-6

Соколова А.А.

Студент ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ЭПИДЕМИЯ КОРОНОВИРУСА КАК ФОРС-МАЖОР В МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ¹

Аннотация: Коронавирус ударил по различным сферам бизнеса в разных странах мира. В первую очередь пострадал туризм и грузоперевозки в другие страны. Основной задачей данной статьи является рассмотрение вопроса влияния пандемии на ситуацию, складывающуюся в сфере международных перевозок на данном этапе и применение в данных условиях обстоятельств, исключающих ответственность сторон.

Ключевые слова: форс-мажор, непреодолимая сила, международное право, международные перевозки, правовой аспект.

CORONAVIRUS AS FORCE MAJEURE

Summary: Coronavirus has hit various areas of business in different countries of the world. First of all, tourism and cargo transportation to other countries suffered. The main objective of this article is to consider the situation in the field of international transport, depending on the circumstances, excluding the liability of the parties.

Keywords: force majeure, international law, international transport, legal aspect.

В регулировании международных отношений имеют место быть ситуации, препятствующие своевременному исполнению обязательств: обстоятельства непреодолимой силы, или форс-мажор. Таким образом, возникает необходимость определения прав и обязанностей субъектов права в случае непредвиденных событий.

Термин «форс-мажор» в международном праве следует трактовать как обстоятельства, независящие от воли сторон (например, стихийное бедствие или эпидемия) [1]. Возникновение конкретных обстоятельств в мире могут быть основанием для освобождения от ответственности за неисполнение договорных обязательств.

Одним из таких обстоятельств принято считать эпидемию на территории стран и континентов. Актуальной проблемой на сегодняшний день является появление вспышки инфекции COVID-19 [2].

Из средств массовой информации известно, что в конце декабря 2019 года в Китае обнаружили первые случаи пневмонии неизвестного происхождения, которые связаны с местным рынком животных и морепродуктов. 31 декабря 2019 года Китай заявил о вспышке неизвестной пневмонии Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ), а уже 30 января 2020 года ВОЗ признала появление нового коронавируса чрезвычайной ситуацией, имеющей международный масштаб и значение [3].

Под международными перевозками понимается перевоз груза и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемый на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями, осуществляемый передвижение воздушным, железнодорожным, морским и иным видом транспорта.

Одними из самых первых мер, принятых в связи прекращением распространения инфекции COVID-19, были ограничения авиасообщений, а затем и тотальное прекращение международных рейсов между странами всего мира. В борьбе с вирусом государства один за другим начали закрывать границы, а также отменять перелеты граждан и перевозку товаров.

Для того, чтобы применить положения о форс-мажоре сторонам сделки/договора прежде всего необходимо определить условия договора. Этот пункт должен быть прописан надлежащим образом с подробным перечислением обстоятельств, которые можно считать форс-мажорными. Как правило, пункт о форс-мажорных обстоятельствах является стандартным. Если же в договоре отсутствуют определённые конкретные обстоятельства, то необходимо оценить перспективы решения вопроса с учетом тех формулировок, что внесены в договор, и выработать оптимальный путь решения проблемы.

06 апреля 2020 Минтранс РФ сообщил, что авиаперевозчики обязаны компенсировать полную стоимость невозвратных авиабилетов [4]. Таким образом в связи с обстоятельствами, связанными с инфекцией COVID-19 многим гражданам пришлось оформлять заявку на возврат денежных средств или обмен авиабилетов на более поздний срок.

Сложившиеся ситуация в мире, а именно вспышка эпидемии попадает под обстоятельства форс-мажора, поэтому в случае невозврата гражданину денежных средств, он может подать на компании иск в

¹ Научный руководитель - Старший преподаватель Кафедры морского и международного права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова Цветкова Ю.С.

суд. Речь идёт именно о тех временных промежутках, когда какое-либо запланированное путешествие должно было проходить в период введения чрезвычайного положения, карантина, закрытие границ в других странах, либо внутри страны.

В любом бизнесе всегда присутствует вероятность рисков и кризисов. Я считаю, что форс-мажор необходим для того, чтобы проработать линию защиты для каждой стороны. Невозможность исполнения обязательства должна быть связана с конкретными обстоятельствами, которые не зависят от воли и сознания участников гражданского оборота. Законодатель должен предоставить им юридическую защиту.

Для признания ситуации форс-мажором требуется обратиться в добровольное негосударственное объединение предпринимателей Торгово-промышленную палату РФ, которая ведёт активную деятельность по выдаче заключения об обстоятельствах непреодолимой силы по договорам и консультированию субъектов предпринимательской деятельности по вопросам форс-мажорных обстоятельств.

Рассмотрим правовые аспекты. Законодательство РФ предусматривает исключительно общее определение форс-мажора. Законодатель не называет форс-мажор буквально, а использует понятие «непреодолимая сила». Списки обстоятельств, подходящие под критерии непреодолимой силы в законе, не прописываются. Это связано с тем, что каждый конкретный случай осуществляется индивидуально.

Так, например, п. 3 ст. 401 Гражданского кодекса РФ[5] устанавливает, что к форс-мажорным обстоятельствам не относятся нарушения обязанностей со стороны контрагентов должника, отсутствие на рынке нужных для исполнения товаров, отсутствие у должника необходимых денежных средств. Таким образом при подписании договора стороны руководствуются свободой и просматривают условия форс-мажора поверхностно. Разъяснение данного вопроса содержится в судебных актах Верховного Суда РФ. Так, п. 8 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 года № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса РФ об ответственности за нарушение обязательств[6] разъяснено, что в силу пункта 3 статьи 401 Гражданского кодекса РФ важно наличие двух аспектов:

1. Чрезвычайность - исключительные обстоятельства, превосходящие обычную меру.
2. Непредотвратимость - участники сделки/договора не могли предвидеть и избежать наступления обстоятельств и их последствий.

Из примеров судебной практики стороны могут учитывать, как форс-мажор: пожары, смерть гражданина, стихийные бедствия, эпидемии, судебное разбирательство, забастовки, ограничения перевозок, запретительные меры государств.

Рассмотрим несколько судебных споров, касающихся непреодолимой силы:

1. Определение Верховного Суда РФ от 01.09.2015 № 303-ЭС15-5226 в рамках решения Верховного Суда РФ о взыскании убытков Судебная Коллегия по экономическим спорам решила, что штормовая погода в связи с которой утонул плавучий док относится к обстоятельствам непреодолимой силы.
2. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 09.12.2015 № Ф05-16473/2015 гласит, что Арбитражный суд Московского округа отказал в возмещении убытков в порядке суброгации из-за того, что случай был признан страховым и наступил в результате выпадения аномальных атмосферных осадков – непреодолимой силы.

Воздушный Кодекс РФ также регулирует вопросы форс-мажорных обстоятельств. П. 3 ст.116 ВК РФ[7] гласит, что эксплуатант должен возместить вред, который причинён при эксплуатации воздушного судна, если он не докажет, что вред возник по причине непреодолимой силы.

Международное право регулирует подобные обстоятельства достаточно детально. Принципы международных коммерческих договоров (принципы УНИДРУА) от 1994 года в п. 1 ст. 7.1.7. данного документа устанавливает, что сторона освобождается от ответственности за неисполнение обязательств, если она докажет, что это неисполнение вызвано препятствием вне ее контроля[8].

Первым документом, регулирующим вопрос международных воздушных перевозок стала Варшавская конвенция от 1929 года. Положения ст. 20 документа гласят о том, что перевозчик не несет ответственность, если будет доказано, что им были приняты необходимые меры для того, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их принять[9].

В заключение ко всему вышесказанному можно сделать вывод о том, в законодательстве РФ детально не установлены нормы права, регулирующие возникновение форс-мажорных обстоятельств, что влечёт за собой необходимость более подробного описания и проработки нормативно-правовой базы в данной сфере. Полагаю, что для разрешения существующей проблемы государству необходимо:

1. Установить в законодательстве РФ понятие «форс-мажор», а также его основные критерия и условия возникновения.
2. Разработать нормативную базу, которая бы предусматривала меры поддержки в условиях наступления форс-мажора.

Участникам гражданского оборота необходимо:

1. При заключении договора/ сделки участникам нужно определить список специальных условий относительно рисков, связанных с форс-мажорными-обстоятельствами.
2. Участники должны определить и предусмотреть возможность перераспределения имущественных потерь.

Таким образом, в конкретных «форс-мажорных» обстоятельствах или в условиях кризиса каждая сторона при заключении договора/сделки будет предполагать и знать, какие основные риски она на себя принимает и каков их объём.

Пристатейный библиографический список:

1. Форс-мажор в международном контракте. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL <https://yana-property.com/lifestyle/blog/mnenye-ekspertov/fors-mazhor-v-mezhdunarodnom-kontrakte/> (дата обращения 04.04.2020)
2. Прокопенко И. Коронавирус. Вирус-убийца. М.: Эксмо-Пресс, 2020 г.
3. Интерфакс [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.interfax.ru/world/693442> (дата обращения 04.04.2020)
4. Министерство транспорта Российской Федерации. [электронный ресурс]. Режим доступа: URL:<https://mintrans.ru/>(дата обращения 08.04.2020)
5. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ (в ред. 01 января 2020 г.) // БД Консультант Плюс
6. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 № 7 (ред. от 07.02.2017) «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» // БД Консультант Плюс
7. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 18.02.2020) // БД Консультант Плюс
8. Принципы международных коммерческих договоров (Принципы УНИДРУА) от 1994 г.
9. Варшавская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Гамбургские правила) от 1929 г
10. Скаридов А.С. Морское право. Учебник для магистров. М.:Юрайт, 2017

Для цитирования

Соколова А.А. Эпидемия коронавируса как форс-мажор в международных перевозках // Океанский менеджмент. № 1(6). 2020. С. 4-6