

Морское частное право Греции в системе гражданско-правового регулирования коммерческого использования морского транспорта

Скаридов Александр Станиславович

доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой международного и морского права, Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, info@oceanlaw.ru

Греция – одна из лидеров стран-судовладельцев. Как минимум последние четыре десятилетия, греческие компании контролируют примерно 20 процентов всего коммерческого мирового флота, причем с точки зрения типов судов греки входят в первую четверку по всем видам, в первую очередь по балкерам и танкерам, вторым по перевозкам сжиженного природного газа, третьим по контейнеровозам и четвертым по перевозкам сжиженного нефтяного газа. В начале 2019 года торговый флот Греции находился в полной грузоподъемности приблизительно 365,45 млн. брутто-регистрационных т. и 4746 судов свыше 1000 брутто-регистрационных т. а это примерно половина морского флота ЕС. Судовладельцы активно «идут под флаг» Греции не только по причине организационного и налогового комфорта, но и в связи ясного и практически ориентированного правового регулирования. Реализация Россией принятой стратегии развития морского транспорта и портовой инфраструктуры невозможна без соответствующего нормативного обеспечения. В этом смысле, греческий опыт представляется весьма интересным и полезным, в связи с чем автором делается попытка анализа греческого морского законодательства.

Ключевые слова: Греция, гражданский кодекс, морское частное право, коммерческое судоходство, ограничение ответственности судовладельца, морские требования.

Греческое государство было основано после революции 1821 г., положившей конец османскому владычеству. С 1822 г. страна стала формировать новое греческое законодательство, начав с принятия с либеральной и демократической конституции [1]. Становление гражданского права началось с 1827 г., с принятия свода законов, в основу которых была положена французская модель, хотя еще достаточно долго, вплоть до начала Второй мировой войны применялись отдельные положения Византийского права [2].

Современное греческое законодательство состоит из различных нормативно-правовых источников, имеющих различную правовую силу.¹

Гражданский кодекс Греции (далее – ГК) относится к «актам парламента», был принят в 1946 г. и в нем еще были реализованы вполне современные принципы, включая свободы заключения договоров, раздельности имущества супругов, ... нотариального оформления завещания и проч. ГК много раз дополнялся парламентскими законами, в 1970 г., 1975 г., ... 2002 г. т.е. текст кодекса изменялся в зависимости от складывающейся практики гражданского оборота² и с учетом дальнейшего вступления Греции в ЕС; [5].

Современный ГК состоит из пяти частей, содержащих общие принципы, обязательственное право, право собственности, семейное и наследственное право и охватывает 2035 статей [3]. В первой статье Кодекс определяет, что источниками гражданского права в Греции являются законодательство и обычаи. В качестве третьего источника,

¹ Законы, принимаемые Парламентом в соответствии с Конституцией; «Обязательные законы» (Obligatory laws) - указы, издаваемые главой государства по представлению правительства; «Законодательные декреты» (Legislative Decrees) - издаются Президентом по представлению Совета Министров, как правило принимаются в виду особых обстоятельства и представляются Парламенту для утверждения; «Организационные декреты» (Organizing Decrees) - издаются Президентом на основании консультаций со Специальным советом (Special Council) и касаются публичных служб; «Президентские указы» (Presidential Decrees); «Постановления кабинета министров» (Acts of Cabinet) - решения правительства, имеющие нормативный характер и «Решения министерств» (Ministerial Decisions) - нормативные документы предназначенные для регулирования деятельности субъектов в рамках ведомства.

² Так, в тексте появились новые формы современных контрактов, включая к франчайзинг, лизинг, форфейтинг, факторинг и др.

признаются «общепринятые нормы международного права»,³ а после вступления Греции в ЕС к такому также следует отнести нормы, принимаемые Сообществом, имеющие прямое действие в отношении стран-членов. [4].

Гражданский процессуальный кодекс был принят в 1968 г., и тогда в его основу были положены европейские (континентальные) модели судопроизводства, прежде всего германская и австрийская. С учетом современных поправок⁴ ГПК построен на принципе активного участия сторон в подготовке и проведении судебного разбирательства и стимулирует достижение соглашений между тяжущимися путем арбитражного производства.

ГПК не содержит норм напрямую регулирующих «морские правоотношения», однако, было бы неправильно утверждать о неприменении кодекса к «морским спорам». В качестве примера можно сослаться на положения статьи 71, распространяющей ответственность юридических лиц за действия или бездействие органов, которые его представляют, если действие или бездействие влечет за собой обязанность по выплате компенсации. Другой пример – положения главы 39 (Деликты) и, в частности, положения статьи 926, определяющей солидарную ответственность субъектов за причиненные убытки...⁵

По аналогии с французской коммерческой модели, в 1835 г. правовое регулирование торговых отношений было выделено в отдельный «Торговый кодекс». Наряду с нормами регламентации торгового оборота, корпоративных отношений, банковской деятельности и страхования, указанный кодекс включил и вопросы регулирования морских правоотношений.

В процессе работы над Женевскими конвенциями по морскому праву и после их подписания, правовая доктрина Греции трансформировала нормы морского права из Торгового кодекса в отдельные источники, приняв два кодекса – частного и позднее публичного морского права.

Кодекс частного морского права (далее - КЧМПГ)⁶ (принят законом 3816/ 1958) вступил в силу 1 сентября 1958 года. Он содержит положения, регулирующие частное морское право, и, как отмечалось выше заменил вторую книгу о «Морской торговле» Коммерческого кодекса. Идея его разработки была связана с необходимостью создания специального правового источника, на уровне парламентского закона в целях гармонизации греческого законодательства с нормами международного права, на основе складывающейся практики морского судоходства.

По мнению экспертов КЧМПГ стал источником специальных правовых норм, которые не нашли своё

отражение в греческом Гражданском кодексе.⁷ Кодекс состоит из 297 статей, объединённых в 15 разделов. В основу его были положены нормы аналогичных кодексов Германии, Италии, Дании, Франции и Бельгии [5].

Кодекс публичного морского права (далее - КППМГ)⁸ (принят указом № 187 от 1973 г.) вступил в силу 4 апреля 1974 года. Он содержит положения, регулирующие правоотношения как в области публичного, так и частного морского права, однако, не является единственным источником правового регулирования морских отношений. Его дополняют положения статей статьи 834, 1749 Гражданского кодекса Греции, и целый ряд законов, касающихся регламентации отдельных «морских вопросов», таких, например, как положения о привилегированных ипотечках на морские суда; ответственность представителя, заключившего в Греции трудовой договор с моряком; о статусе действующих судоходных компаний, зарегистрированных в иностранных юрисдикциях; о кораблекрушениях и спасательных работах [6].

КЧМПГ регулирует вопросы коммерческого судоходства в части правового положения экипажей морских судов, рассмотрения трудовых вопросы спасания, введения временных мер, ограничивающих свободную практику в портах.

КППМГ наряду с вопросами правового статуса греческих морских пространств и их делимитации, регулирует вопросы, которые многими кодексами торгового мореплавания отнесены к частно-правовым. Например, регистрация судов, формирование судовых реестров, лоцманское обслуживание и проч.

Настоящая статья не претендует на детальное изложение положений греческого морского частного права, но даже фрагментарные примеры позволяют утверждать, что то, что греческое законодательство относит к «морским частно-правовым вопросам», применительно к российскому, равно как и морским коммерческим или торговым кодексам некоторых других стран составляют более или менее адекватное содержание. Наряду с положениями относительно с регистрацией судов и правом предоставления плавания под греческим флагом греческие кодексы содержат нормы, которые принято относить как к публичному так и частному праву. Приведем некоторые примеры.

КЧМПГ устанавливает, что регистрация морских судов осуществляется в греческих портах. Чтобы быть зарегистрированным в греческом реестре судов (то есть под греческим флагом), право собственности на судно должно быть зарегистрировано более чем на 50 процентов за гражданами Греции или стран ЕС.

Все основные греческие порты имеют свои собственные реестры судов, которые ведут местные

³ В соответствии со статьей 28§1 Конституции Греции 1975 г.

⁴ Последняя важная редакция Кодекса была предпринята в 2015 году (Закон 4335/2015).

⁵ Смотри, например, Решение суда седьмого округа от 27 июня 2017 г.

⁶ Code of Private Maritime law.

⁷ S.N. Vlachos. Greece:New Code of Private Maritime law. The American Journal of Comparative law. Vol. 7, #4 (Autumn 1958), pp. 599-601.

⁸ Code of Public Maritime law.

портовые власти.¹ Кодекс устанавливает, что регистрации подлежат:

- а. право собственности или передача права собственности;
- б. владение строящимся судном;
- с. права на бербоут-чартер;
- д. ипотека;
- е. приказы об аресте.

Кодекс не содержит жесткой привязки к конкретному классификационному обществу и признает сертификаты практически всех основных компаний.²

В отношении «морской аварии», нормы КМППГ практически повторяют положения Конвенции для объединения некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г.,³ определяя, что в тех случаях, когда положения Конвенции не разрешают коллизию, должны применяться статьи 235/245 Кодекса, или, если положения конвенции о предотвращении столкновения судов 1972 года не могут быть применимы к конкретной ситуации, используются нормы, установленные законодательным декретом № 93 от 1974 года. Президентский декрет № 11 от 1996 года ввел в действие *Коллизионный регламент*, который служит основой для определения ответственности за инциденты на моря, связанные с столкновением.

В части предотвращения загрязнения объем экологических обязательств определен участием Греции в обязательствах по основным международным конвенциям, включая соглашения «По предотвращению загрязнения судов 1973 г. (МАРПОЛ) с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года, и приложениями к нему; «О гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью» 1969 г.; «По предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.»; «О защите Средиземного моря от загрязнения 1976 г.»; «По обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. с Протоколом 2000 г. а также «О гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом» 2001 г.⁴

В вопросах оказания помощи и спасания, положения кодекса соответствуют Конвенции 1989 г. «О спасании», в дополнении которой применимы статьи кодекса, в той мере, в которой они не противоречат положениям Конвенции.⁵ В части «общей аварии» положения КМППГ⁶ основаны на Йорк-Антверпенских правилах 1950 г., и предусматри-

вают, что компенсация «общей аварии» должна определяться в соответствии с изложенными там правилами, если только все заинтересованные стороны единогласно не согласятся применить какой-либо другой метод. Поэтому стороны могут свободно следовать договорным положениям Конвенции, и они могут договориться об этом либо до, либо после инцидента, приведшего к общей аварии.⁷

Греция не ратифицировала Найробийскую Международную конвенцию об удалении затонувших судов 2007 года и регулирует удаление затонувших объектов в соответствии с законом № 2881 от 2001 г. Закон обязывает судовладельцев страховать ответственность, в том числе, и от последствий крушений, возлагая бремя удаления возлагает бремя удаления на судовладельца. Однако, в случае если удаление объектов крушения будет осуществлено греческим правительством, оплата расходов ляжет на страховщика, выдавшего судну соответствующий полис [7].

В части ограничения ответственности, Греция ратифицировала Конвенцию об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года⁸ и протокол к ней,⁹ не сделав при этом каких-либо оговорок к пунктам 1 (b), 2 и 3 статьи 15, что означает, что Конвенция 1976 г. применяется независимо от основного места деятельности и/или гражданства стороны, требующей ограничения ответственности [8]. Кроме того, Греция не включила в свое национальное законодательство положение, предусмотренное статьей 10(1) Конвенции 1976 года и приняла, изменения лимитов ответственности, установленные ИМО в 2015 году¹⁰ на основании статьи 16 закона № 4504 от 2017 года.

В том, что касается регламентации проведения спасательных операций и установления вознаграждений, греческие нормы применяются только в случае отказа сторон от подписания соглашения по форме Ллойда или другого упоминания о применении иностранного права.

Греция ратифицировала Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и последующий протокол 2002 года. После вступления в силу Правила об ответственности перед пассажирами ЕС 2009 года (PLR) Афинская конвенция также применяется не только к международным, но и каботажным перевозкам между греческими портами для судов класса А¹¹ и В.¹²

Права моряков регламентируются греческим кодексом в соответствии с положениями Конвен-

¹ Подавляющее большинство судов под греческим флагом зарегистрировано в порту Пирей.

² Включая Американское бюро судоходства; Бюро Веритас; Китайское классификационное общество; DNV GL; Регистр Ллойда; корейский регистр судоходства; Класс NK (Nippon Kaiji Kyokai); Registro Italiano Navale; Российский регистр судоходства; Греческий регистр судоходства и ряд других.

³ Была ратифицирована Грецией в 1911 г.

⁴ Согласно данным, опубликованным Греческой береговой охраной, в 2018 году было 27 случаев загрязнения, связанных с судами, 44 случая загрязнения, связанных с внутренними установками, и шесть случаев загрязнения, связанных с другими источниками.

⁵ КМППГ, статьи 246-256

⁶ КМППГ, статьи 219-234

⁷ КМППГ, статьи 225, 226

⁸ В соответствии с законом №1923 от 1991 г.

⁹ В соответствии с законом № 3743 от 2009 г.

¹⁰ 8 июня 2015 года вступили в силу новые увеличенные лимиты Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям, установленные Протоколом от 19 апреля 2012. Лимиты увеличиваются примерно в полтора раза. Лимит по претензиям по жизни и здоровью по судам вместимостью до 2000 увеличивается с 2 млн. СДР до 3,02 млн. СДР. (<https://www.amt-insurance.com/articles/>).

¹¹ С 31 декабря 2016 года.

¹² С 31 декабря 2018 года.

ции о труде в морском судоходстве 2006 года и Конвенции МОТ¹ 1970 года о предотвращении несчастных случаев (№ 134). Большой или травмированный моряк имеет право на получение заработной платы по болезни на срок до четырех месяцев и может получать компенсацию, если он или она страдает от «несчастливого случая на производстве». Нетрудоспособность, возникшая в результате несчастного случая на производстве длительно — более четырех месяцев, дает право на компенсацию в дополнение к оплате по болезни и эта компенсация выплачивается независимо от установления вины работодателя. Греческие суды, как правило, рассчитывают ущерб на основе минимальной заработной платы, предписанной греческим законодательством, в отличие от фактической заработной платы, которую моряк имеет право получать в соответствии с его или ее трудовым договором.

Греция не ратифицировала Гамбургские и Роттердамские правила и в отношении перевозки грузов Морской кодекс Греции руководствуется Гаагско-Висбийскими нормами, которые в обязательном порядке применяются к коносаментам, в том числе выданным и применительно к каботажным перевозкам между греческими портами. Тем не менее, некоторые статьи КМЧПГ применяются к отношениям, не оговоренным Гаагско-Висбийскими правилами, в частности, связанным с оформлением услуг по буксировке в порту; по некоторым условиям фрахта² или в связи с ненадлежащим исполнением договора перевозки.³

Судам, которые не зарегистрированы в странах ЕС, запрещено перевозить пассажиров, транспортные средства или грузы между греческими портами. Услуги по буксировке, по спасению и удалению затонувших судов и имущества в территориальных водах Греции могут оказывать суда под греческим флагом.

Греческие морские кодексы конкретно не регулируют мультимодальные перевозки, поэтому оформление сквозных коносаментов кодексом не предусмотрено. Однако, суды признают действительность мультимодальных коносаментов на условиях, что они выполняют те же функции, что и коносаменты «от порта к порту» [8].

В соответствии с договором коносамент отсутствует право на автоматическое удержание груза в качестве залога. Грузоотправитель обязан оплатить фрахт и все другие расходы на рейс (например, демередж), если у него есть договорные обязательства перед перевозчиком. Греческие нормы обязывают грузоотправителя гарантировать перевозчику точность в маркировке, количестве и весе груза на момент отправки и обязывают возместить перевозчику все убытки, ущерб и расходы, могущие возникнуть в результате неточностей [9].

Залогодержатель груза или правопреемник прав грузополучателя вправе предъявить иск пе-

ревозчику при условии, что они являются законными держателями коносамента. Грузоотправитель или фрахтователь также имеет право подать в суд на перевозчика за ущерб или потери груза, если:

(1) является законным владельцем коносамента;

(2) когда он одобрил коносамент грузополучателю или другому третьему лицу, он подвергся риску перевозки (например, по стоимости, страховке и продаже фрахта); а также

(3) он возместил получателю или законному владельцу коносамента соответствующие убытки или ущерб и уступил правам законного владельца коносамента [10].

Греция является членом Парижского меморандума о взаимопонимании (МОВ) и внедрила режим контроля со стороны государства порта. Руководящие принципы Парижского меморандума распространяются на все суда, заходящие в греческие порты и якорные стоянки, независимо от их флагов.⁴

Греция ратифицировала Конвенцию об аресте 1952 года в силу закона 4570/1966. В соответствии с греческим законодательством арест судна осуществляется в два этапа: первый — путем вынесения временного приказа, а второй — вынесением судебного решения после слушания.

Помимо ареста судна заявитель может попытаться наложить арест в качестве обеспечения на любое имущество судовладельца, включая недвижимость, банковские счета в греческом банке и т.д.

Если при заключении договора купли-продажи предыдущий владелец судна задолжал кредиторам, последний может предъявить иск новому владельцу судна, при условии, что обстоятельства продажи судна имеют достаточную связь с Грецией.⁵ Если кредитор имеет право подать иск против нового владельца в соответствии с законодательством Греции, ответственность нового владельца перед кредитором ограничивается ценой, по которой он приобрел судно [11].

Чтобы получить ордер на арест, заявитель должен подать заявление о применении обеспечительных мер, доказав суду, что претензия имеет отношение *prima facie* к ответчику и без обеспечительных мер (то есть ареста имущества), он рискует не получить возмещения в случае вынесения судебного решения в его пользу.

После получения заявления суд уведомляет ответчика не менее чем за 24 часа о времени слушаний по рассмотрению заявления. На этом этапе (слушания считаются неофициальными) аргументы сторон представляются в устной форме, и суд на месте или в течение короткого времени после этого принимает решение о том, издавать или нет временный приказ. Временный приказ будет оста-

¹ Международная организация труда.

² статьи 149-154 КМЧПГ

³ статьи 155-167 КМЧПГ

⁴ В течение 2017 года было проведено 1 016 проверок, зафиксировано 567 недостатков и было заказано 66 задержаний.

⁵ Например, судно было продано одним греческим ф/ю другому.

ваться в силе до тех пор, пока суд не рассмотрит жалобу, а в большинстве случаев - до вынесения решения по существу.¹

В отношении морских требований, приемлемой формой обеспечения считаются внесение наличных денег в Фонд залогового обеспечения и займов, однако, если ответчик попросит об этом, суд может разрешить предоставление гарантии вместо денежных средств:

(а) акциями или облигациями, греческими или иностранными;

(б) банковским гарантийным письмом местного или иностранного банка (с филиалом, действующим в Греции); или

(в) документом о регистрации ипотеки недвижимости в Греции (статья 163–164 ГПК);

(г) предоставлением письма-обязательства от клубов P&I, если стороны согласны с этим (статья 162 ГПК).

Суд может издать постановление о продаже судна в виду непогашения судовладельцем долговых обязательств. «Судебные продажи» судов осуществляются путем открытых торгов. Процедура принудительного исполнения начинается, как только кредитор владельца судна приобретает правоустанавливающий на имущество титул. Судебный пристав устанавливает первую цену торгов, которая равна по крайней мере двум третям рыночной стоимости судна на момент обращения взыскателя. Каждая сторона, имеющая претензию к владельцу судна, имеет право подать претензию нотариусу не позднее, чем через 15 дней после аукциона.

При распределении выручки от продажи следующие претензии будут считаться привилегированными и будут иметь приоритет над всеми остальными:

(1) судебные издержки, понесенные для общей выгоды кредиторов, сборы и пошлины, понесенные судном, налоги, связанные с судоходством, сборы, подлежащие уплате в Пенсионный фонд моряков, и штрафы, наложенные или налагаемые Бюро по обеспечению занятости на море в пользу Фонда моряков для больных и безработных моряков;

(2) претензии капитана и экипажа, вытекающие из их трудовых договоров, а также расходы на охрану и содержание судна с момента его прибытия в порт, где проводится аукцион, до аукциона;

(3) расходы, подлежащие уплате за морские спасательные операции и поднятие затонувших судов; а также

(4) ущерб, причиненный судам, пассажирам и грузам в результате столкновений [12].

Подавляющее большинство судебных дел связанных с судоходством рассматриваются в Пирее. Даже если судно находится в юрисдикции иной греческой судебной инстанции, скорее всего оно

поступит в Морскую палату Пирейского суда, для которого второй инстанцией станет Апелляционный суд Пирея (т.е. префектура Аттики). Сроки исковой давности определяются исходя из существа дела и составляют один год (например, претензии, касающиеся заработной платы экипажа; иски владельцев к капитану и экипажу в связи с совершенными ими противоправными действиями; претензии, возникающие в связи с поставками (и выполненными работами) на судах, связанных с ремонтом или контрактами на строительство судов; претензии, вытекающие из чартерных или договоров перевозки пассажиров) или два года (если не выполнены предварительные условия для применения Брюссельской конвенции о столкновениях 1910 года; а также по претензиям между совладельцами судна или к оператору судна, возникающие в результате эксплуатации или управления судном; по страховым возмещениям или к судостроителю в отношении работ по ремонту или строительству судна).

Двумя основными трибуналами, разрешающими морские споры, являются Ассоциация морского арбитража Пирей и арбитражный орган Греческой палаты судоходства. Обе ассоциации действуют в Пирее, и у каждого свои регламенты.²

Исполнение иностранных судебных и арбитражных решений выполняются на следующих условиях:

а. решение не должно противоречить государственной политике Греции, принятой практике и морали;

б. ответчик должен был иметь возможность участвовать в процессе [13].

По оценке иностранных инвесторов Греция ввела и поддерживает благоприятные налоговые законы в отношении доходов, полученных от судоходства. Например, доход компаний-судовладельцев, созданных в Греции в соответствии с законом 27/75 (известный как «Закон 89») не облагается подоходным налогом, за исключением 10 процентов с любых доходов полученных в Греции [14].

И наконец, еще одно важное положения греческого морского частного права. Греческие предприниматели имеют право инвестировать капитал в суда, плавающие под иностранным флагом, и пользоваться таким же льготным налоговым режимом, что и суда под греческим флагом, при условии, что их суда под иностранным флагом будут управляться судоходными компаниями, которые являются либо греческими, либо иностранными, но созданными в Греции (ст.25 Закона 27/75).

Предпринятый анализ греческого коммерческого морского права, с учетом ограничений, установленных для научных статей, все же позволяет сделать несколько важных выводов, могущих быть использованными для совершенствования российского законодательства.

Прообразом создания греческого гражданского законодательства было римское право, что в

¹ В порту Пирей (который издает наибольшее количество постановлений об аресте в Греции), дата слушания обычно составляет три-четыре недели спустя, и заявитель должен официально вызвать ответчика для участия в слушании.

² Подавляющее большинство морских дел все же рассматривается в судах Пирея, а не в арбитраже.

настоящее время не мешает признавать обычай в качестве правового источника в морских спорах поскольку согласно статьям 1-3 Гражданского кодекса Греции, источниками морского права являются морское законодательство и морской обычай. Последний используется не только для толкования и заполнения пробелов в морском законодательстве, но и для их устранения. Применение Гражданского кодекса к регулированию торгового мореплавания осуществляется в той мере, в какой специальные нормы Морских кодексов не заменяют его в соответствии с доктриной *lex specialis*, которая предписывает применять специальную норму, когда общая не регулирует возникшие правоотношения.

Нельзя не отметить, что морские кодексы даже самими греческими экспертами подвергается критике, поскольку, по их мнению, они либо фрагментарно регулируют многие вопросы публичного морского права (например, загрязнение морской среды), либо не регулирует их вообще (например, административный контроль над морскими авариями, рыболовством и проч.), тем не менее они считаются наиболее развитыми источниками морского права, по крайней мере, среди стран ЕС.

Греческое право относится к континентальной правовой семье и решения греческого суда не формулируют закон как таковой. Но хотя судебный прецедент не формирует источник права как таковой, все же признается в качестве вторичного источника права. Можно согласиться с мнением о том, что это положение соответствует общей тенденции развития морского права, т.к. независимо от принимаемой иерархии правовых источников, судебный прецедент становится важным обстоятельством в формулировании новых норм международного и национального морского права, поскольку суды, интерпретируя закон и публикуя решения, часто понуждают законодателя в проведении правовых реформ.¹

Греческое морское право кодифицировано в двух основных источниках Кодексах публичного и частного морского права. При всей некоторой сумятицы в перечне объектов регулирования (частное можно встретить в публичном и наоборот) и претензий к структурированности изложения для российского законодателя деление существующего «морского нормативного массива» на публичное и частное может стать весьма полезной правовой аналогией. В самом деле, если российский Кодекс торгового мореплавания можно отнести к источнику частного морского права, то в отношении норм публичного морского права назрела необходимость их сведения в один кодифицирующий источник.

Из-за своего международного характера морское право в большей степени, чем остальные отрасли, формирующие национальное законодательство подвержено изменениям и греческий опыт внесения конвенционных норм в действующие кодексы также заслуживает внимания.

Кроме того, греческая административная организация расследования инцидентов и происшествий на море также может представлять определенный интерес и для российской модели предварительных расследований. Например, в Греции еще в 70-е годы был учрежден «Следственный комитет по морским происшествиям». Он состоит из апелляционного судьи в качестве президента и шести других членов, охватывающих широкий морской опыт (капитаны, офицеры военно-морского флота и представители портовой администрации и судовладельцев). Комитет рассматривает морские происшествия и выпускает отчет, хотя и имеющий рекомендательный характер, но, как правило служащий основой для судебных решений по сложным происшествиям на море.

Кроме вышеупомянутого Комитета, но уже на основании требований ЕС,² в Греции создано «Бюро по расследованию несчастных случаев на море» (Hellenic Bureau for Marine Casualties Investigation), которое осуществляет расследования морских аварий/инцидентов с точки зрения соблюдения сторонами технических, финансовых и юридических требований. После завершения расследований Бюро может выпустить рекомендации по безопасности, которые распространяются а всю морскую отрасль.

При всем том, что греческое право нельзя отнести к блестяще организованному, принято считать, что греческое морское частное право является весьма *investor-friendly*,³ что в свою очередь, создает весьма привлекательную для морского бизнес среду - то, чего так не хватает для развития российской морской индустрии. По некоторым оценкам в Греции существует более тысяч компаний, которые вовлечены в морской бизнес и занимаются управлением, оказанием брокерских услуг (продажа, покупка и фрахтование), юридической, бухгалтерской и другой деятельностью, что делает сектор морских перевозок одной из основных отраслей промышленности страны.

Греческий опыт правового регулирования морской деятельности – это опыт государства, начавшийся с античного Родоса и его изучение весьма содержательный урок для формирования как российского, так и морского права вновь образованных в постсоветский период морских держав.

Литература

1. M. Stathopoulos, *Contract Law in Hellas*, Kluwer/Sakkoulas, The Hague 1995, pp 19, 20., а также: G. ARNOKOUROS, *The transposition of the Consumer Sales Directive into the Greek legal system*, ERPL 2&3: 2001, pp 261-263.

2. Влияние французского учения и законодательства на греческие законы можно проследить, проанализировав годы, предшествующие революции, когда части французского коммерческого кодекса 1804 года были переведены на греческий язык, и им пользовались греческие купцы, и по-

¹ A. Kiantou-Pambouki, *Maritime Law I* (Sakkoulas 2005), p. 28.

² Директива 2009/18 / ЕС.

³ Оставлено автором без перевода.

следующий греческий уголовный кодекс 1823 года также был основан на французских законах. Несмотря на намерение, прописанное конституцией, принятие этих двух кодексов и *Кодекса Наполеона* не стали гражданским кодексом Греции, хотя такая возможность серьезно рассматривалась (YIANNPOULOS, в сборнике Introduction to Greek Law, 2nd ed, Kluwer/Sakkoulas, 1993, p 7.).

3. Dacronia Eugenia. The Development of the Greek Civil Law: From its Roman - Byzantine Origins to its Contemporary European Orientation. Kluwer Law International. European Review of Private Law 5-2003 pp. 661-676.

4. A. Grammatikaki-Alexiou, Introduction to Greek Law, chapter 2, pp. 13-15-f, KritE (Kritiki Epitheorissi - Critical Review (legal periodical)), 1996/1, pp 135-145.

5. Например, в 2002 г. вносились поправки относительно ответственности продавца за фактические дефекты в качестве товаров (с. I, закона #3043 от 2002г.); также была заменена статья 332, регулирующая последствия соглашения об отсутствии ответственности в случае вины и внесены изменения в статью 582, регулиющую ответственность арендодателя в договоре аренды имущества.

6. A. ANTAPASSIS, Private Maritime Law, in Introduction to Greek Law 291-295 (K. Kerameus & P. Kozyris eds, 3d ed., Kluwer/Sakkoulas Editions 2008).

7. <http://www.greeklawdigest.gr/topics/shipping/item/270-shipping-introduction>

8. E. GOLOGINA-OIKONOMOU, Liability in a Multimodal Transportation of Goods, 26 2nd ed. (2010).

9. I. Rokas, Introduction to Greek Private Maritime Law (1). Kluwer/Sakkoulas Editions 2001

10. A. Kiantou-Pambouki, Maritime Law I, pp. 24-25. Kluwer/Sakkoulas Editions 2005.

11. Jacobsson, M., The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships - International Solutions for a Global Problem, Tul. Mar. L. J. 2007-2008, 1-33.

12. I. Rokas & G. Theocharidis, Maritime Law. Kluwer/Sakkoulas Editions 2015

13. NOUSSIA, 13. KYRIAKI; KROKIDA, ZOI & MORAITI, IRO. 'Greece'. In International Encyclopaedia of Laws: Transport Law, edited by Marc Huybrechts & Eric Van Hooydonk. Alphen aan den Rijn, NL: Kluwer Law International, 2016.

14. The shipping law review. Edition 6 July 2019. (<https://thelawreviews.co.uk/edition/1001355/the-shipping-law-review-edition-6>)

Private maritime law of Greece in the system of civil law regulation of the commercial use of maritime transport
Skaridov A.S.

State University of the Sea and River Fleet Admiral S.O. Makarova
Greece is one of the leaders of shipowning countries. For at least the past four decades, Greek companies control about 20 percent of the world's commercial fleet, and in terms of ship types,

the Greeks are in the top four, primarily for bulk carriers and tankers, second for transportation of LPG, third for container ships and fourth in terms of transportation of LPG. For the beginning of 2019, the merchant fleet of Greece was in full carrying capacity of approximately 365.45 million gross register tons and 4,746 vessels of more than 1,000 gross register tons, and this is approximately half the EU merchant vessels. Shipowners are actively comes to "fly the flag" of Greece, not only because of organizational and tax comfort, but also due to clear and practically oriented legal regulations. Implementation by Russia of the adopted strategy for the development of maritime transport and port infrastructure is impossible without appropriate legal support. In this sense, the Greek experience is very interesting and useful, in connection with which author attempts to analyze the Greek maritime law.

Keywords: Greece, Civil Code, Maritime Private Law, Commercial Shipping, liability limitation, maritime liens.

References

1. M. Stathopoulos, Contract Law in Hellas, Kluwer / Sakkoulas, The Hague 1995, pp. 19, 20.; and: G. ARNOKOUROS, The transposition of the Consumer Sales Directive into the Greek legal system, ERPL 2 & 3: 2001, pp 261-263.
2. The influence of French teachings and legislation on Greek laws can be seen by analyzing the years leading up to the revolution, when parts of the French commercial code of 1804 were translated into Greek and used by Greek merchants, and the subsequent Greek criminal code of 1823 was also based on French laws. Despite the constitutional intention, the adoption of these two codes and the Napoleon Code did not become the Greek Civil Code, although this possibility was seriously considered (YIANNPOULOS, in Introduction to Greek Law, 2nd ed, Kluwer / Sakkoulas, 1993, p 7.).
3. Dacronia Eugenia. The Development of the Greek Civil Law: From its Roman - Byzantine Origins to its Contemporary European Orientation. Kluwer Law International. European Review of Private Law 5-2003 pp. 661-676.
4. A. Grammatikaki-Alexiou, Introduction to Greek Law, chapter 2, pp. 13-15-f, KritE (Kritiki Epitheorissi - Critical Review (legal periodical)), 1996/1, pp 135-145.
5. For example, in 2002, amendments were made regarding the seller's liability for actual defects in the quality of the goods (p. L, Law # 3043 of 2002); Article 332, which regulates the consequences of the agreement on the absence of liability in the event of fault, was also replaced, and amendments were made to Article 582, which regulates the lessor's liability in the property lease agreement.
6. A. ANTAPASSIS, Private Maritime Law, in Introduction to Greek Law 291-295 (K. Kerameus & P. Kozyris eds, 3d ed., Kluwer / Sakkoulas Editions 2008).
7. <http://www.greeklawdigest.gr/topics/shipping/item/270-shipping-introduction>
8. E. GOLOGINA-OIKONOMOU, Liability in a Multimodal Transportation of Goods, 26 2nd ed. (2010).
9. I. Rokas, Introduction to Greek Private Maritime Law (1). Kluwer / Sakkoulas Editions 2001
10. A. Kiantou-Pambouki, Maritime Law I, pp. 24-25. Kluwer / Sakkoulas Editions 2005.
11. Jacobsson, M., The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships - International Solutions for a Global Problem, Tul. Mar. L. J. 2007-2008, 1-33.
12. I. Rokas & G. Theocharidis, Maritime Law. Kluwer / Sakkoulas Editions 2015
13. NOUSSIA, 13. KYRIAKI; KROKIDA, ZOI & MORAITI, IRO. 'Greece'. In International Encyclopaedia of Laws: Transport Law, edited by Marc Huybrechts & Eric Van Hooydonk. Alphen aan den Rijn, NL: Kluwer Law International, 2016.
14. The shipping law review. Edition 6 July 2019. (<https://thelawreviews.co.uk/edition/1001355/the-shipping-law-review-edition-6>)