

Роттердамские правила



А. ЧЕБОТАРЕНКО,
старший юрист, адвокат
В. ЛЕБЕДЕВ,
эксперт-консультант
«Международная юридическая служба»

Доставка грузов в международном сообщении чаще всего выполняется по схеме «от двери до двери». При этом на трансконтинентальных маршрутах, включающих плечо морской перевозки, тарно-штучные грузы доставляются, как правило, в контейнерах с использованием нескольких видов транспорта по единому транспортному документу (обычно – коносаменту). Правовое регулирование подобных перевозок, которые получили название мультимодальных, значительно отстает от жизненных потребностей, поскольку современные правовые системы регулируют лишь унимодальные перевозки. Правда, имела место серьезная попытка закрыть этот пробел, закончившаяся принятием 24 мая 1980 г. в Женеве Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов. Однако эта Конвенция до сих пор не вступила в силу, и вряд ли вступит когда-нибудь.

Тем не менее, масштабы контейнеризации торговли и перевозок диктуют острую нужду в соответствующем правовом обеспечении. Попытки урегулировать отношения в этой сфере предпринимаются на региональном и субрегиональном уровнях (такими организациями, как Латиноамериканская организация интеграции, Южноамериканский общий рынок, Андское сообщество, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии и т.п.), но имеют недостаточно системный характер и не приносят успеха. Как, впрочем, и усилия в глобальном масштабе. Вступление в силу в 1992 г. Гамбургских правил только усугубило ситуацию, поскольку означало появление еще одного правового режима морских перевозок, наряду с Гаагскими и Гаагско-Висбийскими правилами.

и современные тенденции в правовом регулировании международных морских перевозок

В результате определение размера ответственности операторов смешанной перевозки (таких как NVOCC, например) сопряжено со значительными трудностями. Преодолевать их помогают стандартные условия договоров перевозки – скажем, коносамент ФИАТА 1992 г., МУЛЬГИДОК БИМКО 1995 г.

Ведущие мировые перевозчики, внедряющие мультимодальные технологии, ищут выход из сложившегося положения собственными силами. Имея мощные юридические службы, они разрабатывают формы транспортных документов, заимствуя их положения из существующих международных и национальных нормативных актов. Но это не позволяет полностью снять проблему отсутствия единого режима ответственности в сложной системе отношений, складывающихся при международных прямых смешанных перевозках.

Еще одна попытка

Возможно, ускорить решение этой проблемы поможет Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 11 декабря 2008 г. в Нью-Йорке. Закрепленные в ней правила разработаны специально для контейнеризованной торговли и линейных перевозок грузов морем. Их называют Роттердамскими, поскольку именно в Роттердаме (Нидерланды) 23 сентября 2009 г. состоялась церемония подписания названной Конвенции представителями 16 государств.

Но возникает большой вопрос, будут ли Роттердамские правила более приемлемы для линейных операторов грузоперевозок и крупных объединений линейных перевозчиков, ведь именно от этого зависит, в конечном счете, их одобрение государствами-участниками Конвенции. Хотя в ст. 89 нового документа и предусмотрена денонсация всех предшествующих Правил, не случится ли так, что после вступления в силу он будет представлять собой лишь еще один из вариантов правового режима морских перевозок, и поставленная цель не только не будет достигнута, но еще более отдалится?

К сожалению, второй вариант более вероятен. Линейные операторы в своих проформах коносаментов уже отработали правовые механизмы, регулирующие их отношения с клиентурой, опираясь на положения Правил Гаага-Висби и Гамбургских, а Роттердамские снова изменяют правовой режим перевозки грузов морем. Причем они довольно громоздки (состоят из 96 статей, 86 из которых – основная часть) и содержат новые понятия, предполагающие серьезные правовые исследования. Кроме того, многие формулировки не отличаются ясностью изложения. А следует учитывать, что даже значительно более простые Гамбургские правила на сегодняшний день не очень популярны в среде крупных морских перевозчиков.

X ЮВІЛЕЙНА ВИСТАВКА ТА КОНФЕРЕНЦІЯ

Интер-ТРАНСПОРТ

МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ТИЖДЕНЬ

INTER TRANS PORT



ОДЕСА

1-3 червня 2011

ТЕМАТИКА

- Транспортна інфраструктура
- Порти і портове господарство
- Будівництво, реконструкція та проектування морських та портових гідротехнічних споруд обладнання та матеріали
- Транспорт і транспортні засоби
- Мультимодальні перевезення та логістика
- Складські комплекси, устаткування та підійомно-транспортні засоби
- Ресурсозберігаючі та екологічні технології на транспорті
- Безпека та охорона



ОРГАНІЗАТОР

ЦЕНТР ВИСТАВКОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 38 (048) 786 05 91

e-mail: nm@expo-odessa.comwww.expo-odessa.com

ФУНДАТОРИ



ЗА ПІДТРИМКИ



Транспорт

ГЕНЕРАЛЬНИЙ
МІЖНАРОДНИЙ ПАРТНЕРСООРГАНІЗАТОР
КОНФЕРЕНЦІЇ**За и против**

В Україні, к сожалению, не ведутся широкие дискуссии и подробные правовые исследования, которые могли бы прояснить сущность и подлинное значение Роттердамских правил. А ведь они содержат много интересных положений, которые жаль будет утратить в связи с непризнанием международным сообществом шиппингистов документа в целом. В частности и в особенности это касается ст.ст. 35–42 гл. 8 «Транспортные документы и транспортные электронные записи».

В то же время некоторые из предложенных формулировок вызывают вопросы. К примеру, определение Договора перевозки в ст. 1 как «договора, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое». Это определение слишком упрощенное: только перемещение груза, без выдачи его получателю, не может исчерпать основное содержание договора перевозки, и сам этот договор утрачивает свой обычный смысл и традиционное значение. В последующих положениях, конечно, есть упоминания об обязанности перевозчика передать груз получателю, но в такой формулировке она не является объектом договора перевозки. Это может привести, в частности, к серьезным изменениям в отношениях между контрагентами по поводу невостребованного груза. Кроме того, эта формулировка подводит определение договора перевозки под конструкцию консенсуального договора.

«Договор об организации перевозок» трактуется в Роттердамских правилах как своеобразный договор перевозки, который предусматривает доставку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. При этом указание количества груза может включать его минимальное, максимальное значение или определенный диапазон.

Такая трактовка значительно отличается от существующих в правовых системах Украины и России, где определение долгосрочного договора (ст. 914 Гражданского кодекса Украины) и соответствующего договора об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК РФ) в значительной степени является рудиментом планово-командной экономики. Конечно, в условиях рынка содержание таких договоров претерпело значительные изменения. Но сегодня их можно толковать, в частности, как предварительные договоры перевозки, возможность заключения которых предусмотрена в ст. 635 ГКУ ст. 429 ГУ РФ.

В то же время следует признать, что для морского сообщения введение трактовки договора организации перевозок, подобной Роттердамским правилам, не представляет значительной инновации, поскольку она является элементом договора фрахтования судов (чартера), что подтверждается содержанием ст. 118 Кодекса торгового мореплавания РФ. В целом при подготовке этого документа Россия восприняла многие нормы из позднейших международных конвенций. Так, возможность трактовки договора перевозки груза как договора консенсуального в самой общей форме предусматривается в нем в ч. 1 ст. 115. А практика букирования грузов при линейных перевозках делает договор перевозки по существу консенсуальным, т.е. разновидностью договора транспортного экспедирования.

Этот вывод, бесспорно, не абсолютный, поскольку момент реальности договора перевозки по коносаменту не подлежит сомнению. Однако в наше время не обойтись без механизма планирования экономических процессов, в т.ч. и особенно – транспортных отношений. Конечно, многие административно-командные механизмы продемонстрировали свое несовершенство уже в советской экономике, но в последние годы заметно укрепляется тенденция к организации предсказуемости экономики. И сейчас эта тенденция все больше приобретает гражданско-правовой характер.