

Роттердамские правила и современные тенденции в правовом регулировании перевозки грузов в международной морской торговле

В XXI в. уже общим местом стала констатация того факта, что современная перевозка в международном сообщении представляет собой доставку грузов по схеме "от двери до двери". При этом на уровне трансконтинентальных перевозок обычно тарно-штучные грузы перевозятся в контейнерах с использованием нескольких видов транспорта при наличии плеча морской перевозки по единому транспортному документу, обычно — коносаменту.

ПОТРЕБНОСТЬ В ЕДИНОМ МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВОВОМ РЕЖИМЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Правовое регулирование подобных схем организации перевозок, которые получили название мультимодальных, значительно отстает от жизненных потребностей, поскольку современные правовые системы регулируют международные унимодальные перевозки. Имела место, правда, серьезная попытка урегулировать отношения, опосредствующие прямую смешанную перевозку грузов, закончившаяся принятием 24 мая 1980 г. в Женеве Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов. Однако эта Конвенция не вступила до сих пор в силу и вряд ли вступит когда-нибудь.

Масштабы контейнеризации торговли и перевозок определяют острую нужду в соответствующем правовом обеспечении. Попытки правового урегулирования отношений в этой сфере предпринимаются на региональном и субрегиональном уровнях. Например, такими организациями: Латиноамериканская организация интеграции, Южноамериканский общий рынок, Андское сообщество, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии. Однако эти попытки имеют недостаточно системный характер и не имеют успеха, как и усилия в универсальном масштабе.

В результате определение размера ответственности перевозчика, особенно операторов смешанной перевозки, таких как NVOCC, например, сопряжено со значительными трудностями и осложнениями. Вступление в силу Гамбургских правил в 1992 г. еще более усложнило ответы на повседневные вопросы, которые возникают в процессе мультимодальных пе-

ревозок, поскольку означало появление еще одного правового режима морских перевозок, наряду с Гаагскими и Гаагско-Висбийскими правилами.

Конечно, разрешению столь сложной ситуации способствуют стандартные условия договоров перевозки, например: коносамент ФИАТА 1992 г., МУЛЬТИДОК БИМКО 1995 г. Многие частные лица — ведущие мировые перевозчики, внедряющие мультимодальные технологии, например, Маерск, выходят из положения собственными силами. Имея мощные юридические службы, о чем мы знаем не понаслышке, поскольку тесно с ними сотрудничаем, они разрабатывают собственные формы транспортных документов, разумеется, заимствуя их положения из существующих международных и национальных нормативных актов. Такие усилия, однако, не смогут полностью снять проблему отсутствия единого международного режима ответственности в сложной системе общественных отношений, складывающихся при международных прямых смешанных перевозках.

Решением такой задачи, значительной и универсальной важности, попыткой урегулирования отношений, связанных с международной прямой смешанной перевозкой грузов, возможно, окажутся Роттердамские правила. Так называется Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, принятая 11.12.2008 г. в Нью-Йорке Генеральной Ассамблеей ООН. Роттердамскими правилами, закрепленными в этой Конвенции, называются потому, что 23 сентября 2009 г. в г. Роттердаме, Нидерланды, состоялась церемония подписания Конвенции представителями 16 государств. Роттердамские правила разработаны

специально для контейнеризированной торговли и линейных перевозок грузов морем. В этой связи встает большой вопрос: будут ли новые Правила более приемлемы, в особенности для линейных операторов грузоперевозок и крупных объединений линейных перевозчиков? Ведь именно от этого в современной экономической и политической среде зависит, в конечном счете, одобрение Правил государствами-участниками этой Конвенции. Хотя в ст. 89 Роттердамских правил и предусмотрена денонсация всех предшествующих Правил, не случится ли так, что если Роттердамские правила вступят в силу, они будут представлять собой лишь еще один из вариантов правового режима морских перевозок, так что поставленная цель не только не будет достигнута, но ее достижение еще более отдалится?

НЕКОТОРЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ В РОТТЕРДАМСКИХ ПРАВИЛАХ

Думается, что второй вариант ответа на этот вопрос более вероятен. Ведь линейные операторы уже отработали правовые механизмы, регулирующие их отношения с клиентурой, в своих проформах коносаментов, а Роттердамские правила снова изменяют привычный правовой режим перевозки груза морем, закрепленный в Правилах Гаага-Висби, а также в Гамбургских правилах. Правовые формулировки, которые содержатся в Роттердамских правилах, не отличаются ясностью изложения. Они довольно громоздки. Кроме того, содержат новые понятия, предполагающие серьезные правовые исследования. Даже Гамбургские правила не очень популярны в среде крупных морских перевозчиков, хотя значительно проще Роттердамских, которые состоят из 96 статей (основная часть — 86 статей).

Разумеется, Роттердамские правила содержат много интересных положений. Жаль будет утратить такие достижения в связи с непризнанием этих Правил в целом международным сообществом шиппингистов. В частности и в особенности, статей 35—42 (гл. 8 "Транспортные документы и транспортные электронные записи"). Больше всего смущает то, что в Украине отсутствует широкая дискуссия и не ведутся детальные правовые исследования, которые могли бы прояснить сущность и подлинное значение Роттердамских правил.

Так, вызывают интерес определения (ст. 1).

"Договор перевозки" означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое.

Это определение слишком упрощенное. Только перемещение груза из одного места в другое, закрепленное таким определением, не может исчерпать основное содержание договора перевозки, поскольку без закрепления цели — "выдача груза получателю" договор перевозки утрачивает свой обычный смысл и традиционное значение. В последующих положениях, конечно, содержится упоминание обязанности перевозчика сдать груз получателю. Однако такая формулировка предполагает вывод о том, что выдача груза получателю исключается из объекта договора перевозки. На практике существует и достаточно хорошо известен институт невостребованного груза. Приведенная выше формула определения понятия догово-

ра перевозки может означать серьезные изменения в отношениях по поводу невостребованного груза. Кроме того, такая формулировка подводит определение договора перевозки под конструкцию консенсуального договора.

"Договор об организации перевозок" трактуется как своеобразный договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество или определенный диапазон. Такая трактовка договора об организации перевозок значительно отличается от существующего в правовой системе Украины долгосрочного договора (ст. 914 Гражданского кодекса) и соответствующего договора об организации перевозок грузов — в правовой системе Российской Федерации (ст. 798 Гражданского кодекса). В наших правовых системах договор об организации перевозок трактуется в значительной степени как рудимент планово-командной экономики. Конечно, в современной рыночной экономике этот договор претерпел значительные изменения. В частности, его можно толковать как предварительный договор перевозки. В ст. 635 Гражданского кодекса Украины предусмотрена возможность заключения предварительных договоров (ст. 429 Гражданского кодекса России). В то же время, можно констатировать, что для морских перевозок введение трактовки договора организации перевозок груза, подобной Роттердамским правилам, не представляет значительной инновации, поскольку договор фрахтования судов (чартер), бесспорно, имеет элемент договора организации перевозки груза, что подтверждается содержанием ст. 118 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации. Для России, правда, это не столь актуально, поскольку Российская Федерация восприняла многие нормы из позднейших международных конвенций. Кроме того, возможность трактовки договора перевозки груза как договора консенсуального в самой общей форме предусматривается в ч. 1 ст. 115 Кодекса торгового мореплавания России.

А практика букирования грузов при линейных перевозках делает договор перевозки по существу консенсуальным, т.е. разновидностью договора транспортного экспедирования.

Вывод, бесспорно, не абсолютный, поскольку момент реальности договора перевозки по коносаменту не подлежит никакому сомнению. Однако в наше время не обойтись без какого-то механизма планирования экономических процессов. В сфере транспортных отношений это особенно легко заметить. Конечно, многие административно-командные механизмы продемонстрировали свое несовершенство уже в советской экономике. Тем не менее, тенденция к организации предсказуемости экономики укрепляется. Только характер такой организации изменился, то есть она приобрела гражданско-правовой характер.

*А. Чеботаренко, старший юрист, адвокат,
В. Лебедев, эксперт-консультант,
Международная юридическая служба
Украина, Киев—Одесса—Николаев*