

**МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ В УКРАЇНІ:
ПРАВО І ПРАКТИКА**

Картишев Д.В.

У статті розглядається зміна діючих міжнародних конвенцій про морське перевезення вантажів і загальний огляд існуючих міжнародних конвенцій про перевезення вантажів. Запропоновано методи поєднання міжнародного та державного права та імплементації діючих та утворених директив ЄС у законодавство України.

Вступ. Проблема використання товаророзпорядчих документів в торговому мореплаванні висвітлювалась у ряді попередніх робіт. Але хотілося б відокремити ряд питань пов'язаних з проблемами права і практики застосування коносаментів в світлі проекту ЮНСІТРАЛ про морське перевезення вантажів.

Постановка проблеми. У вітчизняній літературі тема міжнародного договору морського перевезення вантажу зачіпалася фрагментарно, головним чином в працях широкого профілю - наприклад в підручниках для морехідних училищ, монографіях з міжнародного морського приватного права. За 100 років починаючи з 1917 р в країні не видано жодної книги (підручника, керівництва і т.п.), присвяченій виключно аналізу міжнародного договору морського перевезення вантажу з широким використанням зарубіжного права і практики його застосування.

Не отримала розвитку тема товаророзпорядчих документів морського перевізника, включаючи їх роль в договори міжнародної купівлі-продажу товару, страхування і банківських операціях. Основний упор робився на критику буржуазних правових теорій. В результаті звужувався кругозір юристів, які практикували в галузі міжнародного торгового мореплавання, з їх поля зору йшли важливі юридичні конструкції і цікаві рішення, які могли бути корисними в повсякденній роботі фахівців.

Аналіз досліджень та публікацій. Практика міжнародного торгового мореплавання і практика міжнародної торгівлі товарами взаємопов'язані на різних рівнях - від історичного до рівня окремого договору [1]. Тут переплітаються і взаємодіють договори купівлі-продажу товару, перевезення, страхування, фінансування, транспортні і складські товаророзпорядчі папери. Необхідна ступінь обізнаності в цих питаннях є неодмінною умовою як для успішної підприємницької діяльності, так і для вирішення проблем уніфікації морського і торгового права. Процес уніфікації права почався насамперед в галузі міжнародного транспортного права [2]. Універсальна міжнародно-правова уніфікація матеріальних норм договорів купівлі-продажу товару відбулася в 1980 році у формі Віденської конвенції [3]. Створенню Брюссельської конвенції та Гамбурзьких правил передувало вивчення комерційних і економічних аспектів коносаментів в торговому обороті. Наприклад, в 53 пунктах доповіді секретаріату ЮНКТАД про коносаменти в тому чи іншому обсязі висвітлювалися такі питання: 1) оборотність коносаментів; 2) дієвість його ролі при продажу товару - в частині передачі права власності або ризику збитків, а також при операціях, пов'язаних з умовами морських перевезень (наприклад, FOB, CIF); 3) роль

коносаменту в продажу документів; 4) роль коносаменту в банківських акредитивах; 5) ефективність коносаменту як розписки за вантаж; 6) статус коносаменту як договору перевезення; 7) статус коносаменту як товаророзпорядчого документа [4]. У 1996 р ЮНКТАД обговорила пропозицію [5] про включення в програму своєї роботи огляду існуючої практики і законодавства в галузі міжнародного морського перевезення вантажів з метою встановлення тих сфер, які потребують однакових правил, а також з метою досягнення більшої уніфікації законів [6]. Пропозиція супроводжувалася інформацією про те, що в діючих національних законах і міжнародних конвенціях є суттєві прогалини, що стосуються питань функціонування коносаментів і морських накладних, зв'язку цих транспортних документів з правами і обов'язками продавця і покупця товарів, правового становища суб'єктів, які забезпечують фінансування однієї зі сторін договору перевезення вантажів. У деяких державах є нормативна база із зазначених питань, але вона не однакова. А в багатьох державах взагалі відсутня нормативна база в цій сфері. Дана обставина є перешкодою на шляху вільного руху товарів і підвищує вартість угод. Широке використання електронних засобів зв'язку в сфері перевезення вантажів ще більше погіршує наслідки фрагментарності та неуніфікованості різних законів і призводить до необхідності розробки єдиних положень з конкретних питань, пов'язаних з використанням застосовуваних технологій [7]. У 1998 р ММК висловив готовність брати участь в підготовці аналізу інформації по прогалин в нормативній базі [8]. У 1999 р робоча група ММК виявила ряд питань, не охоплених діючими інструментами по уніфікації. Окремі питання регулювалися національними законами, які не були узгоджені на міжнародному рівні. У 2000 р на 33-й сесії ЮНКТАД була представлена доповідь генерального секретаря про передбачувану роботу в області транспортного права (А / CN.9 / 476).

Під час обговорення теми в ММК зазначалося, що, "незважаючи на тривале використання коносаментів, особливо в тих випадках, коли потрібна наявність оборотного документа, на практиці морське перевезення вантажів нерідко є лише відносно обмежений етап міжнародного перевезення вантажів. При контейнерних перевезеннях навіть використання коносаменту при перевезенні між портами може передбачати на певному етапі отримання і здачу вантажів, що безпосередньо не пов'язане з навантаженням на морське судно або вивантаженням з нього. Крім того, в більшості ситуацій неможливо приймати поставлені вантажі біля борту судна. у разі ж використання різних видів транспорту нерідко виникають прогалини між обов'язковими режимами стосовно різних використаним видам транспорту. У зв'язку з цим було запропоновано в процесі розробки узгодженого на міжнародному рівні режиму, що охоплює взаємовідносини між сторонами договору перевезення протягом всього періоду розпорядження перевізником відповідним вантажем, враховувати також питання, що виникають з такими видами діяльності, які є невід'ємними компонентами перевезення, узгодженими сторонами і мають місце до навантаження і після навантаження, а також питання, що виникають у випадках, коли передбачені перевезення з використанням більш ніж одного виду транспорту. Було зазначено, що в ході такої роботи основна увага, як уявлялося, приділялося вивченню тих областей права, які регулюють перевезення вантажів і які раніше не були охоплені міжнародними угодами. Проте все частіше висловлювалася думка, що діючий проект, який має широку базу слід розширити, охопивши їм оновлений

режим відповідальності, який буде покликаний доповнювати умови пропонованого інструменту узгодження" [9].

У липні 2000 р секретаріат ЮНКТАД і ММК організували в Нью-Йорку колоквиум з транспортного права. Його цілі: узагальнити ідеї і висновки експертів з проблем, що виникають в процесі міжнародного перевезення вантажів, зокрема морського перевезення вантажів; а також виявити питання транспортного права, щодо яких ЮНСІТРАЛ може почати роботу з підготовки нових рішень. У 2000 р Міжнародний підкомітет ММК провів чотири наради для розгляду сфери застосування майбутнього документа з транспортного права і можливих рішень з основних питань. В результаті їм був підготовлений попередній проект документа про морське перевезення вантажів. Проект обговорювався на конференції ММК, що проходила в Сінгапурі з 12 по 16 лютого 2001 року (порядок денний: сфера застосування, відповідальність, транспортні документи).

У 2001 р підготовлена доповідь генерального секретаря (А / CN.9 / 497) [10]. У ньому порушувалися питання, які передбачалося розглянути в остаточному варіанті документа: 1) сфера застосування документа; 2) період відповідальності перевізника; 3) обов'язки вантажовідправника; 4) транспортні документи; 5) фрахт; 6) здача вантажу вантажоодержувачу; 7) право зацікавлених сторін розпоряджатися вантажем в ході перевезення; 8) перехід прав на вантаж; 9) сторона, правоспроможна пред'явити позов перевізнику; 10) позовна давність щодо пред'явлення позову до перевізника.

Мета дослідження. У даній роботі поставлена мета розглянути найбільш цікаві для практики і теорії торгового мореплавання "граничні" питання, що зачіпають інтереси учасників договорів купівлі-продажу товару, перевезення вантажів, страхування і банківських операцій. Там, де це представляється практично корисним, увагу читача звернено на історичний контекст важкого питання. Це дозволяє побачити, яким чином виникли і змінювалися з плином часу нинішнє формулювання закону і практика його застосування. Я не можу вважати себе експертом в області договорів купівлі-продажу товару, страхування і банківських операцій, тому мої наукові амбіції скромні, і в статті багато посилань на роботи авторитетних авторів.

Виклад основного матеріалу. У минулому кожен вид транспорту був незалежний від інших. Якщо товари з вихідної точки в точку призначення доставлялися декількома видами транспорту, кожен ділянку загального шляху розглядався як окремий етап перевезення. Він регулювався власним правовим режимом. Ці правові режими встановлювалися на основі національного законодавства, двосторонніх угод, що стосуються торгівлі між двома сусідніми державами, або багатосторонніх угод, які зачіпають ряд держав. Багатосторонні договори умовно діляться на дві основні групи. Існують всесвітні договори, що охоплюють два основних види транспорту - морський і повітряний. Число учасників цих договорів є настільки великим, що в них встановлені вимоги до транспортних документів для всього міжнародного транспорту і для всіх практичних цілей. Наземний транспорт за своїм характером має регіональну мережу. Єдині великі багатосторонні міжнародні конвенції по залізничному або дорожньому транспорту діють в Європі, а в випадку з залізничним транспортом вони охоплюють Азію і Північну Африку. Морський транспорт. Гамбурзькі правила повинні замінити Брюссельську конвенцію. Хоча Гамбурзькі правила містять більш точні положення, що регулюють коносаменти, і передбачають використання необоротних транспортних документів краще, ніж Брюссельська конвенція, в них не міститься ніяких корінних змін норм права, що регулюють

документацію морських вантажних перевезень. Повітряний транспорт. Гаазьким протоколом 1955 були внесені зміни в ст. 8 Варшавської конвенції - скорочено кількість інформації, необхідної для внесення в документ про повітряне перевезення вантажу. Оскільки кілька країн не ратифікували Гаазький протокол, будь-які уніфіковані документи про повітряне перевезення вантажів повинні ґрунтуватися на вимогах первісної Варшавської конвенції, а також на менш великих вимогах вказаного протоколу. У ст. 8 Конвенції зі змінами, внесеними в неї Гаазьким протоколом, були, в свою чергу, внесені зміни, хоча і незначні, за допомогою Монреальського протоколу N 4 від 1975 У ст. 5 Конвенції зміни були внесені Монреальським протоколом. Мета змін - допустити використання електронно-обчислювальної техніки зв'язку замість паперових документів про повітряне перевезення вантажів. Залізничний транспорт. КОТИФ 1980 р замінила ЦІМ 1970 року щодо перевезення вантажів по залізницях (а також СІМ 1970 року щодо перевезення пасажирів і багажу по залізницях). ЦІМ 1970 р діюча в даний час, - восьмий варіант початкової ЦІМ, яка вступила в силу в 1893 р На відміну від попередніх варіантів ЦІМ, є окремими конвенціями, положення ЦІМ в КОТИФ 1980 р містяться в додатку до основної конвенції. Початковий текст СМГС 1951 був аналогічний тексту ЦІМ за структурою і змістом. Однак відмінності між двома текстами стали значними у зв'язку з подальшими переглядами кожного з текстів. Кілька країн Східної Європи є учасницями і ЦІМ, і СМГС. Це в значній мірі сприяло транзитного руху між тими державами, які були учасниками тільки одного або іншої угоди. Однак це не завадило виникненню відмінностей між текстами двох конвенцій. Автодорожній транспорт. КДПВ передбачає (ст. 1), що її положення застосовуються до кожного договору дорожнього перевезення вантажу транспортними засобами за винагороду, якщо місце прийняття вантажу і місце здачі вантажу знаходяться на території двох різних країн, з яких хоча б одна є учасницею КДПВ. У п. 1 ст. 2 встановлено: якщо транспортний засіб, що містить вантаж, перевозиться на відрізок шляху по морю, залізниці, внутрішнім водним шляхом або повітряним транспортом і вантаж не вивантажується з цього транспортного засобу, Конвенція застосовується за винятком випадків, коли доведено, що втрата вантажу, його пошкодження або затримка в здачі, що відбулися під час перевезення іншим видом транспорту, не були спричинені дією або бездіяльністю дорожнього перевізника. Змішаний транспорт. Положення Конвенції про змішаних перевезеннях вантажів засновані на положеннях Гамбурзьких правил. На своїй 10-й сесії в червні 1982 році Комітет ЮНКТАД з вантажних перевезень (ініціатор Конвенції про змішаних перевезеннях) уповноважив генерального секретаря ЮНКТАД довести Гамбурзькі правила до відома тих держав-членів, які ще не стали сторонами-учасницями, і запропонувати їм повідомити як якомога швидше про доцільність її вступу в силу. Міжнародна торгова палата опублікувала Уніфіковані правила для документів на змішане перевезення. Хоча ці правила і не мали обов'язкової сили, кілька організацій підготували проформи документів на змішане перевезення, які отримали підтвердження МТП в тому, що дані проформи відповідають правилам МТП. З урахуванням наявної практики і на основі Гаазьких і Гаазько-вісбійські правил були розроблені Правила для транспортних документів на змішане перевезення ЮНКТАД / МТП.

На прийнятності цих документів позитивно позначається їх допустимість в якості транспортних документів уніфікованими правилами та звичаями для документованих акредитивів.

Внутрішні водні шляхи. Перший проект КДГВ був підготовлений ЮНИДРУА в 1952 р. Проект мав 40 статей (Doc. W / Trans / SC3 / 14 = W / Trans / WP33 / 13, ECE, Genf.). Потім ЮНИДРУА повністю переглянув варіант проекту КДГВ. Рада керуючих інформував на своїй 61й сесії в квітні 1982 про те, що певний прогрес був досягнутий в усуненні відмінності у поглядах між рейнськими державами щодо звільнення перевізника від відповідальності за навігаційні помилки. Єдиної думки у рейнських держав з питання про необхідність збереження цього положення довгий час не було. Рейнські перевізники практикували два варіанти вирішення про розмір відповідальності перевізника. Неясно, чи було досягнуто остаточну угоду. Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами покликана замінити проект КДГВ. Буде потрібно коригування положень Братиславських угод пароплавств придунайських країн. Братиславська угоди застосовуються для обмеження судноплавства на річці Дунай. Попередником цих угод було Виробниче суспільство дунайських пароплавств (Betriebsgemeinschaft), що існувала з 1926 по травень 1945 У 1942 році його учасниками були п'ять річкових пароплавств - два німецьких, одне австрійське, а також угорське і словацьке . Перший крок до створення Братиславських угод був зроблений в 1953 р Остаточне оформлення відбулося в вересні 1955 р Учасниками були пароплавства придунайських країн - СРСР, ВНР, НРБ, ЧССР, СРР, СФРЮ, Австрії та ФРН. Братиславська угоди в редакції тих років акумулювали комерційний досвід Виробничого суспільства дунайських пароплавств. Використовувався також проект конвенції про договір перевезення вантажів по внутрішніх шляхах, умови типових коносаментів, в тому числі які застосовувались на Рейні. На початку 80-х рр. XX ст. ініціативна група пароплавств активно вела роботу по підготовці нового проекту Братиславських угод. Використовувався багаторічний досвід співпраці пароплавств в рамках Братиславських угод, а в області перевезення вантажів - і досвід торгового мореплавання. Робота увінчалася успіхом. 23 вересня 1989 року було підписано "Угоду про загальні умови перевезення вантажів у міжнародному сполученні по р. Дунай" (додаток 3), яке вступило в силу від 1 січня 1990 р У 1989 р Угода налічувало 10 учасників, станом на 1 січня 1994 року.

Юридичну природу Братиславських угод радянські фахівці визначали по-різному: "Угода між пароплавствами", "міжнародний договір", "міжурядові угоди", "конвенції з міжнародного права", "угоди міжвідомчого характеру", "Межорганізаційна міжнародна угода", аж до курйозного " чартерпартія". ЮНСІТРАЛ і УНИДРУА, констатуючи, що Братиславська угоди, як і СМГС, "не є міждержавної конвенції", розглядали їх на одному рівні з СМГС, яке відноситься до групи транспортних міжнародних угод міжвідомчого характеру.

Положення Братиславських угод діють на Дунаї в якості основного джерела права, що регулює майнові питання, які виникають в практиці пароплавств придунайських країн. Норми КТМ СРСР застосовувались на Дунаї лише в обмежених випадках і тільки на умовах, зазначених в ст. 11 КТМ, а УВВТ СРСР до досліджуваних відносин не застосовувався зовсім.

Сфера дії Угоди про загальні умови перевезення вантажів у міжнародному сполученні по р. Дунай поширюється на перевезення вантажів у міжнародному сполученні між дунайськими портами вантаження і вивантаження (ст. 3). Воно може бути застосовано до перевезень, виконуваних учасником Братиславських угод, незалежно від наявності в конкретному договорі перевезення відсилання до них. І навпаки, інші зацікавлені особи можуть використовувати правила Угод або шляхом включення їх в текст договору, або шляхом відсилання до них у

договорі. Так, під час перевезення вантажів по чартеру з портів Марокко в порт Будапешт Братиславська угоди фігурували як одна з умов чартеру, за допомогою якої угорський фрахтувальник і радянський фрахтувальник здійснювали перевезення вантажу на річковій ділянці його транспортування (справа МАК N 52/1977). Правомірність такого кроку не ставилася під сумнів і при вирішенні спору експедиторських організацій СРСР і ЧССР (Арбітражна практика. Ч. 5. Рішення Зовнішньоторговельній арбітражної комісії 1966-1968. М., 1975. С. 30).

Оператори кінцевих пунктів. Попередній проект конвенції був затверджений групою ЮНИДРУА з вивчення договорів складського зберігання товару на 3-й сесії в жовтні 1981р - квітні 1982 року, вона інформувала 61-ю сесію Ради керуючих ЮНИДРУА про те, що певні заперечення щодо проекту були висловлені деякими операторами кінцевих пунктів, які розглядали цю конвенцію як посягання на їх конкретні права. Рада керуючих просив секретаріат забезпечити широке висвітлення проекту правил, з тим щоб можна було відкрито обговорити критичні зауваження з метою врегулювання випадків непорозуміння і прийняття до уваги законних інтересів.

Висновки. Огляд міжнародних конвенцій про перевезення вантажів свідчить про те, що міжнародний режим перевезень вантажів може бути встановлений конвенцією і багатосторонньою угодою зацікавлених держав. Оптимальним засобом забезпечення застосування однакової системи режиму перевезення вантажу є міжнародна конвенція. Однак досвід застосування Конвенції про змішаних перевезеннях і Гамбурзьких правил свідчить про те, що в останні роки підхід, заснований на міжнародних конвенціях, виявився не цілком ефективним.

Література

1. Кокин А.С. Товаро-распорядительные бумаги в международной морской торговле (правовые вопросы) / А.С. Кокин // Известия, - Москва, 1994. - №5 - С.11-38.
2. Маковский А.Л. Развитие международно-договорной унификации морского права// Торговое мореплавание и морское право. Торговопромышленная палата СССР : (секция торгового мореплавания и морского права) : статьи / Александр Маковский. – Москва, 1982. - №10. - С. 24-39.
3. Вилкова Н. Г. Договорное право в международном обороте. / Н. Г. Вилкова. – Москва: Статут, 2002. – 511 с.
4. Коносаменти. Доповідь секретаріату ЮНКТАД. Doc. TD / В / с. 4 / ISL /п.123-292 [Електронний ресурс]. – 1970. – Режим доступу до ресурсу: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D0%9D%D0%9A%D0%A2%D0%90%D0%94>.
5. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 51я сесія. Доповнення N 17 (А / 51/17) [Електронний ресурс]. – 1997. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/51/docs/51res.shtml>.
6. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 51я сесія. Доповнення N 17 (А / 51/17, п.210) [Електронний ресурс]. – 1997. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/51/docs/51res.shtml>.
7. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 51я сесія. Доповнення N 17 (А / 51/17, п.211) [Електронний ресурс]. – 1997. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/51/docs/51res.shtml>.
8. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 51я сесія. Доповнення N 17 (А / 53/17, п.266) [Електронний ресурс]. – 1999. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/53/docs/53res.shtml>.

9. Егоров К. Ф. Изменения и дополнения, вносимые в Конвенцию 1924 г. о коносаменте / К. Ф. Егоров. // Проблемы международного частного права. – 1969. – №42. – С. 66–72.

10. Офіційні звіти Генеральної Асамблеї. 55-я сесія. Доповнення N 17 (A / 56/17, п.319-345) [Електронний ресурс]. – 2001. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.un.org/ru/ga/55/docs/55res.shtml>.

Abstract

The practice of international merchant shipping and the practice of international trade in goods are interrelated at different levels - from historical to the level of a separate treaty. Here, contracts for the purchase and sale of goods, transportation, insurance, financing, transport and warehouse documents of title are intertwined and interact. The necessary degree of awareness in these issues is an indispensable condition for both successful business activity and for solving the of maritime and commercial unification law problems. The unification process of the law began primarily in the field of international transport law. Universal international legal unification of material norms of contracts of goods sale was held in 1980 in the form of the Vienna Convention.

The creation of the Brussels Convention and the Hamburg Rules was preceded by the study of the commercial and economic aspects of the bill of lading in the trade turnover. For example, in 53 paragraphs of the report of the UNCTAD secretariat on a bill of lading, the following issues were covered in various ways: 1) the inversion of a bill of lading; 2) the effectiveness of its role in the sale of goods - in terms of transfer of ownership or risk of damage, as well as in operations related to shipping conditions (for example, FOB, CIF); 3) the role of the bill of lading in the sale of documents; 4) the role of the bill of lading in bank letters of credit; 5) the effectiveness of the bill of lading as a receipt for the goods; 6) the status of a bill of lading as a contract of carriage; 7) the status of a bill of lading as a document of title.

Discussing the topic at International Maritime Committee was noted that "despite the continued use of bills of lading, especially when a negotiable document is required, in practice, the carriage of goods by sea is often only a relatively limited stage of the international carriage of goods. Transportation between ports may provide for the receipt and delivery of goods at a certain stage, which is not directly related to loading or discharging from the ship, and in most situations it is impossible to receive the delivered goods at the ship's side. In the case of the use of various modes of transport, Gaps between mandatory regimes for different types of transport used In this regard, it was suggested in the process of developing an internationally harmonized regime covering the relationship between the parties to the contract of carriage during the entire period of disposal of the cargo by the carrier, also take into account issues arising from such activities , Which are integral components of the carriage, agreed upon by the parties and taking place prior to loading and after loading, as well as issues arising in cases where more than one mode of transport is envisaged. It was pointed out that during such work, the focus seemed to be to study those areas of law that govern the transport of goods and which had not previously been covered by international agreements. Nevertheless, the view was increasingly expressed that the current broad-based project should be expanded to include an updated liability regime that would complement the terms of the proposed harmonization tool".