

І. І. Григор'єва

здобувачка кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права

ДОКУМЕНТАЛЬНА СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ КОНВЕНЦІЙ ПРО ТРАНСПОРТУВАННЯ ВАНТАЖІВ МОРЕМ В МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Задля належного використання зобов'язань у межах процесу міжнародного морського перевезення вантажів його учасники мають провести тривалу попередню підготовку та дбайливо продумати питання стосовно відповідних документів. У практиці торговельного мореплавства при перевезенні вантажів водними шляхами використовуються різноманітні транспортні документи, які, залежно від виду мореплавства, їхніх комерційних цілей та функцій, наділені певними технічними та правовими властивостями. Особливе місце серед таких документів посідає морський коносамент завдяки, насамперед, його властивості товаророзпорядчого цінного паперу, що надає йому незаперечної важливості у міжнародних торговельних відносинах.

Питання стосовно юридичної природи коносаменту, його ознак та властивостей, класифікації тощо були і залишаються предметом наукового інтересу з боку багатьох вітчизняних та зарубіжних фахівців, таких як Шемякін О. М., Іванов Г. Г., Зорін А. С., Забелін В. Г., Вільсон Дж., Бундок М. тощо [3].

Першим правовим актом, що визначив «міжнародний статус» коносаменту, була Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (далі — Гаазькі правила), що була прийнята під егідою Міжнародного морського комітету в 1924 році та набрала чинності 2 червня 1931 року [2, с. 18].

Насамперед, слід підкреслити, що Гаазькі правила застосовуються лише до договорів перевезення за коносаментом. Вони встановлюють мінімальні стандарти, які стосуються відповідальності та обов'язків перевізника. Це, в свою чергу, допомогло розподілити відповідальність між судновласниками і вантажовласниками і дало початок розвитку суміжних областей права (зокрема, страхуванню). Тому посилання на Брюссельську конвенцію в коносаментах більшості країн є звичною [7, с. 172].

В 1968 році до Конвенції 1924 року був прийнятий додатковий так званий Протокол Вісбі, що набрав чинності 6 грудня 1978 року. Для тих країн, що приєдналися до протоколу, Правила стали йменуватись Гаазько-Вісбійськими. Сфера дії Гаазько-Вісбійських правил також розповсюджується на договори перевезення за коносаментом.

У 1978 році в Гамбурзі було розроблено Конвенцію ООН про морське перевезення вантажів. Відома вона як Гамбурзькі правила, набрала чинності в листопаді 1992 року. На відміну від Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил, Гамбурзькі правила регулюють більш широку сферу морських вантажних перевезень і значною мірою наближені до норм, які діють на інших видах транспорту. Примусові норми про відповідальність перевізника застосовуються тут протягом періоду, коли вантаж знаходиться у перевізника в порту навантаження, при перевезенні і в порту розвантаження [6]. Крім того, документальна сфера застосування Гамбурзьких правил також ширше: вони визнають і інші документи, крім коносаменту, що свідчать про укладення договору морського перевезення вантажу. Так, наприклад, в ст. 18 Гамбурзьких правил вказано, що коли перевізник видає інший, ніж коносамент, документ в доказ отримання вантажу для перевезення, такий документ є доказом *prima facie* укладення договору морського перевезення і прийому перевізником вантажу, як він описаний в цьому документі [4]. А, як відомо, такі властивості має і морська накладна, яка, на відміну від коносаменту, не є товаророзпорядчим документом.

Наявність двох діючих одночасно міжнародно-правових актів, які «паралельно» регулюють одні й ті самі відносини, на думку фахівців, «означає існування в світовому торговому

судноплавстві двох різних правових режимів, що не може не ускладнювати світову торгівлю» [5].

Протягом тривалого часу міжнародне морське співтовариство намагалось реформувати такий, умовно кажучи, «подвійний» міжнародно-правовий режим шляхом розробки та прийняття нового міжнародно-правового інструменту регулювання морських перевезень. Отже, 23 вересня 2009 року в Роттердамі була підписана Конвенція ООН про договори міжнародного перевезення вантажу повністю морем або частково (далі — Роттердамські правила).

Роттердамські правила розширили та уточнили коло транспортних документів для перевезення вантажу, під якими розуміються документи, що видані перевізником, і які свідчать про отримання ним або виконуючою стороною вантажу згідно договору перевезення, а також свідчать про наявність договору перевезення або містять такий договір [1, ст. 1 п. 15]. Вони також спеціально виділяють транспортні документи оборотні та необоротні; електронні повідомлення та транспортні електронні записи (оборотні та необоротні) [1, ст. 1 пп. 15-18].

Аналіз норм зазначених міжнародних конвенцій стосовно «документальної» сфери їх застосування показує, що вони порізно визначають коло та правові властивості транспортних документів, за якими здійснюється перевезення. Цей факт, на нашу думку, не забезпечує правової впевненості, перешкоджає ефективності міжнародних морських перевезень вантажу та потребує концентрації спільних зусиль задля створення єдиного сучасного, з урахуванням сучасних технологічних досягнень та комерційних умов, міжнародно-правового режиму регулювання відповідних відносин.

Література

1. Калпин А. Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов (Роттердамские правила) [Электронный ресурс] / А. Г. Калпин // Режим доступа : <http://ecsocman.hse.ru/hsedata/2012/06/25/1256190785/4-2010-8.pdf> — Название с экрана.
2. Батычко В. Т. Международное частное право: конспект лекций [Текст] / В. Т. Батычко. — Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2011. — 30 с.
3. Договор международной морской перевозки груза по коносаменту в линейном судоходстве: национально-правовое и

международно-правовое регулирование [Электронный ресурс] // Режим доступа : <http://www.dissercat.com/content/dogovor-mezhdunarodnoi-morskoj-perevozki-gruza-po-lineinom-sudokhodstve-natsio> — Название с экрана.

4. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) [Электронный ресурс] — Режим доступа : [http:// zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391) — Название с экрана.
5. Лебедев С. Н. Новая концепция ООН о морской перевозке грузов [Текст] / С. Н. Лебедев // Ежегодник морского права. — 2008. — М., 2009. — 288 с.
6. Морские перевозки [Электронный ресурс] — Режим доступа : http://consultant.parus.ua/_advice_view.asp?rnх=04Z515778580d4 а304с7bbddef866е4676de7 — Название с экрана.
7. Шемякин О. М., Короткий Т. Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров : учебное пособие [Текст] / О. М. Шемякин, Т. Р. Короткий. — Одесса : ЛАТСТАР, 1999. — 172 с.