

І. Є. Покора

аспірантка кафедри цивільно-правових
дисциплін Одеського національного
університету імені І. І. Мечникова

**КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ДОГОВОРИ ПОВНІСТЮ АБО ЧАСТКОВО
МОРСЬКОГО МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ 2008
РОКУ: ПЕРЕДУМОВИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПРИЙНЯТТЯ**

Транспортування вантажів морем є одним із основних видів діяльності у сфері міжнародного торговельного мореплавства, правовідносини в сфері якого в основному регулюються в договірному порядку, а договір перевезення по суті встановлює режим відповідальності у відносинах між перевізником і вантажовласником [1, с. 17]. Вкрай важливим аспектом міжнародних перевезень вантажів є регулювання питання розподілення відповідальності, яке на даний момент встановлюється декількома чинними конвенціями, серед яких Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 р. (більш відома як «Гаазькі правила»), Гаазько-Вісбійські правила 1968 р. з Протоколом 1979 р., Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. (зазвичай іме-

нована «Гамбурзькими правилами»), а також Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 р. (далі — Роттердамські правила), яка на даний момент не набрала законної сили. Враховуючи, що Роттердамські правила розглядались від самого початку як компромісний варіант, покликаний замінити всі інші конвенції і, таким чином, встановити дійсну єдність правового регулювання в цій сфері, вбачається необхідним розглянути деякі аспекти, пов'язані з їх створенням.

Враховуючи специфіку окресленого питання, проблема розподілення відповідальності за вантаж між судновласниками та вантажовласниками традиційно викликала увагу з боку науковців. Окремі аспекти цього питання висвітлювались у працях вітчизняних вчених: Г. Г. Іванова, О. Л. Маковського [2] та ін. Більшу увагу приділяли питанням уніфікації деяких правил в сфері морських перевезень закордонні вчені, серед яких: А. Н. Янопулос [3], У. Тетлі [4] та інші. Аналіз питань, що стосуються міжнародно-правових режимів морських перевезень вантажів, зокрема Роттердамських правил, проводили в останній час такі фахівці, як: швейцарський професор Александер фон Циглер [5], скандинавський дослідник Ханну Конка [6], ганський професор Кофі Мбіах [7] та ін.

Понад століття тому міжнародне співтовариство завзято взялось за створення гармонізуючого інструменту, за допомогою якого було б здійснено уніфікацію права в галузі міжнародних морських перевезень. Коли в 1924 році на Брюссельській конференції було прийнято Гаазькі правила, вони досить швидко стали використовуватись в якості загальної схеми для вирішення окремих питань про відповідальність за перевезення морським транспортом, незважаючи на те, що положення конвенції не були ідеальним інструментом для регулювання відносин в цій сфері [5, с. 273].

Гаазькі правила декілька разів переглядались з окремих питань, результатом чого стало прийняття Протоколів до неї в 1968 р. (Правила Вісбі) та 1979 р. Однак, зокрема, Вісбійські правила не вважаються засобом, який на достатньому рівні модернізував Гаазькі правила, наслідком чого стало те, що через

десять років після їх прийняття було запропоновано Гамбурзькі правила, як «контрпропозицію» з міжнародної гармонізації у цій галузі, що спричинило майже «війну» між прихильниками Гаазьких правил і Гамбурзьких правил. Результатом такої поляризації стало те, що уряди держав застопорилися, не маючи шансів на позитивний розвиток міжнародного співробітництва, оскільки, рухаючись в будь-якому напрямку, вони стикались із спротивом однієї з лобістських груп [5, с. 274].

Таким чином, були створені умови для застосування багатьох режимів для міжнародного перевезення вантажів морем. У той час, як деякі країни денонсували Гаазькі правила і стали учасниками Гамбурзьких правил (зокрема, Єгипет, Ліван, Румунія), є такі, які досі є учасниками Гаазько-Вісбійських правил, і такі, які є учасниками тільки Гаазьких правил (наприклад, Гана). Деякі країни (наприклад, Домініканська республіка, Угорщина, Кенія) не денонсували Гаазькі правила, але в той же час ратифікували Гамбурзькі правила [8, с. 599-606, 706]. Існує ще ряд інших країн, які включили положення різних міжнародних конвенцій у своє національне законодавство.

Приблизно на початку 1990-х років міжнародною спільнотою, в тому числі Міжнародним морським комітетом (далі — ММК) і Комісією ООН з права міжнародної торгівлі (далі — ЮНСІТРАЛ) широко визнавалось, що є гостра необхідність одноманітності в міжнародному регулюванні перевезення вантажів морем, отже необхідно продовжити роботу над питанням розподілення відповідальності за вантаж під час морських перевезень [7, с. 312].

ЮНСІТРАЛ, усвідомлюючи, що перед нею поставлено дуже практичне питання, вирішення якого потребує тісної співпраці з промисловістю, звернулась до ММК з проханням співпрацювати з низкою міжнародних організацій, провести дослідження з цих питань і підготувати можливий інструмент для врегулювання порушених питань. Ідея полягала в пошуку всеосяжного законодавства, яке буде включати в себе питання відповідальності і буде спрямоване на регулювання всього договору морського перевезення і механізмів, за допомогою яких доку-

менти, пов'язані з цим договором, будуть працювати не тільки для цілей перевезення, але, що більш важливо, для цілей міжнародної торгівлі [5, с. 275].

На всіх фазах проекту представники промисловості були тісно інтегровані в процес. На декількох рівнях, включаючи рівень ММК і його національних асоціацій, представники ряду зацікавлених груп в галузі торгівлі та морського транспорту могли представляти їхні інтереси та впроваджувати конкретні питання, які б вони хотіли врегулювати за допомогою майбутнього документа. Проект документа, підготовлений ММК і представлений в грудні 2001 року перед ЮНСІТРАЛ, був результатом консультацій між представниками промисловості і національних асоціацій, членами ММК. Тому він вже містив в собі багато компромісів, які були досягнуті за допомогою глибоких дискусій. Такий метод роботи дозволив зосередити подальшу дискусію в ЮНСІТРАЛ в основному на торгових реаліях, і попередньо окреслив основні питання, які вимагають подальшого обговорення і можливого компромісу [5, с. 275].

ЮНСІТРАЛ приступила до роботи з цих питань в 2002 році, і після декількох років підготовки фінальна версія Конвенції ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів була схвалена Комісією ЮНСІТРАЛ в ході її 41-ї сесії в червні-липні 2008 року на Конференції ММК в Афінах. Асамблея ООН прийняла Конвенцію в грудні 2008 року, а у вересні 2009 року Конвенція була відкрита для підписання в Роттердамі [6, с. 255].

Незважаючи на величезний обсяг робіт на багатьох рівнях, який вівся над Конвенцією, сьогодні очевидно, що всі ці зусилля не могли гарантувати досконалість обговорюваного документа. Як зазначають самі учасники процесу міжнародної уніфікації, мета щодо досягнення ідеального міжнародного законодавства є практично утопічним ідеалом, так як на всіх етапах роботи повинні були бути досягнуті компроміси, які не завжди виявлялися доцільними та відповідали загальній структурі або стратегії самої конвенції [5, с. 275].

Враховуючи, що Роттердамські правила на сьогоднішній день є найбільш амбітною спробою уніфікації в своїй сфері,

зрозуміло, що вони являють собою суміш різних правил. Розуміючи, що Гаазькі правила були значною мірою розроблені для захисту інтересів судновласників, Гамбурзькі правила захищали в основному інтереси вантажовідправників, Роттердамські правила, розроблені як ММК, так і ЮНСІТРАЛ, що представляють обидві сторони «барикад», повинні представляти собою компроміс інтересів основних груп. Оскільки при усіх компромісах жодна група не залишається повністю задоволеною, Роттердамські правила просякнуті саме таким духом, який у будь-якому випадку повинен братись до уваги під час їхнього судового тлумачення [7, с. 320].

Не дивлячись на деяку недосконалість Роттердамських правил, їхня широка ратифікація та прийняття державами будуть сприяти досягненню єдності та узгодженості в сфері міжнародних морських перевезень, а також допомагати запобіганню загрози конфліктів і суперечливостей між національними та регіональними законодавствами стосовно регулювання прав і обов'язків перевізників. Це було і є бажаною та очікуваною метою їх прийняття [9, с. 331].

Враховуючи все вищевикладене, прийняття на початку ХХІ століття Роттердамських правил, як засобу для надання подальшої єдності нормам в сфері перевезень вантажів морем, було вкрай бажаним та необхідним. Розробка та підготовка зазначеного міжнародного документа супроводжувалась тривалими дискусіями та поступками, що свідчить про те, що Роттердамські правила є результатом важкого компромісу між всіма учасниками роботи над ними, перш за все, між перевізниками та вантажовласниками. Отже, незважаючи на те, що Конвенція досі не набула законної сили, не можна недооцінювати її значимість, а також той факт, що вона є серйозним кроком для врегулювання відносин в сфері міжнародних морських перевезень вантажів на сучасному етапі їх розвитку.

Література

1. Mukherjee P. Maritime law and admiralty jurisdiction: Historical evolution and emerging trends [Текст] / Proshanto Mukherjee // The Admiral VI. Ghana Shippers' Council. — 2012. — 42 p.

2. Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Международное частное морское право [Текст] / Г. Г. Иванов, А. Л. Маковский. — Л. : Судостроение, 1984. — 280 с.
3. Yiannopoulos A. N. The Unification of Private Maritime Law by International Conventions [Текст] / A. N. Yiannopoulos // 30 Law and contemporary problems. — 1965: Spring. — P. 370-399.
4. Tetley W. Interpretation and Construction of the Hague, Hague/ Visby and Hamburg Rules [Текст] / Tetley William. — 10 JIML, 2004. — P. 30-70.
5. Von Ziegler A. Rotterdam Rules and the Underlying Sales Contract [Електронний ресурс] / Ziegler A. von // CMI Yearbook 2013. — Електрон, дан. (1 файл). — Режим доступу: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI % 20YEAR- BOOK % 202013.pdf>. — Назва з екрана.
6. Honka H. Scope of Application, Freedom of Contract [Електронний ресурс] / Honka H. // CMI Yearbook 2009. — Електрон, дан. (1 файл). — Режим доступу: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2009.pdf. — Назва з екрана.
7. Mbiah K. Updating the Rules on International Carriage of Goods by Sea: the Rotterdam Rules [Електронний ресурс] / Mbiah K. // CMI Yearbook 2013. — Електрон, дан. (1 файл). — Режим доступу: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/ CMI % 20YEARBOOK % 202013.pdf>. — Назва з екрана.
8. CMI Yearbook 2014 [Електронний ресурс]. — Електрон, дан. (1 файл). — Режим доступу: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/CMI_Yearbook_2014.pdf. — Назва з екрана.
9. Bardot A. The UN Convention on the Contracts of International Carriage [Електронний ресурс] / Badrot A. // CMI Yearbook 2013. — Електрон, дан. (1 файл). — Режим доступу: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI % 20YEARBOOK % 202013.pdf>. — Назва з екрана.