

КАРТИШЕВ Д.В.

інж. Ікат.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: ultrasuperdan@gmail.com

ТРАНСФОРМАЦІЯ ІНСТИТУЦІЙНОЇ БАЗИ СВІТОВИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті розглядається зміна діючих міжнародних конвенцій(1926-2016) про морське перевезення вантажів і загальний огляд існуючих міжнародних конвенцій про перевезення вантажів змішаним сполученням та запропоновані шляхи подолання розбіжностей законодавчих актів різноманітних держав на тлі сучасного розвитку інформаційних технологій

Ключові слова: морське перевезення вантажів, міжнародні конвенції про морське перевезення вантажів, вантажні перевезення, міжнародні конвенції, інституційна база світових вантажних перевезень, сучасні інформаційні технології

KARTYSHEV D.V.

Engineer 1st. cat.

Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the

National Academy Of Sciences Of Ukraine

Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine

E-mail: ultrasuperdan@gmail.com

TRANSFORMATION OF THE INSTITUTIONAL BASE OF WORLD CARGO TRANSPORTATION

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 problems of unification of maritime and commercial law.

The process of the unification of law began primarily in the field of international transport law. Universal international legal unification of material norms of contracts of sale of goods 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.

In 1996, UNCTAD discussed the proposal to include in its work program a review of existing practices and legislation in the field of international maritime transport of goods with a view to identifying areas that require uniform rules, and with a view to achieving greater harmonization of laws. The proposal was accompanied by information that in existing national laws and international conventions there are significant gaps regarding the functioning of bills of lading and sea waybills, the connection of these transport documents with the rights and obligations of the seller and buyer of goods, the legal status of entities providing financing to one of the parties to the contract of carriage Cargo. In some states there is a regulatory framework for these issues, but it is not uniform. And in many states there is no regulatory framework in this sphere at all. This circumstance is an obstacle to the free movement of goods and increases the value of transactions. The widespread use of electronic means of communication in the transport of goods further exacerbates the consequences of the fragmentation and non-unification of various laws and leads to the need to develop uniform provisions on specific issues related to the use of the applied technologies.

Keywords: maritime cargo transportation, international conventions on the carriage of goods by sea, cargo transportation, international conventions, institutional basis of world freight transportation

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. 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 договорі 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 останніх публікацій по проблемі. Вивченням питань, пов'язаних з трансформацією інституційної бази світових вантажних перевезень, займалися: Кокін А.С., Маковський А.Л., Іванов Г.Г., Шептовицкий М.Я., Шарль дель Бусто, Быстров Ф.П., Котлубай О.М. і інші. 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 коносаментів в продажу документів; 4) роль коносаментів в банківських акредитивах; 5) ефективність коносаментів як розписки за вантаж; 6) статус коносаментів як договору перевезення; 7) статус коносаментів 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. 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. У 1998 р ММК висловив готовність брати участь в підготовці аналізу інформації по прогалин в нормативній базі.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У мене був певний досвід аналізу теми товаророзпорядчих документів в торговому мореплаванні, який я використовував при написанні своїх робіт. Але хотілося доповнити цю основу більш широким і глибоким аналізом права і практики застосування коносаментів в світлі проекту ЮНСІТРАЛ про морське перевезення вантажів. Аналіз сам по собі зажадав проведення великої за обсягом роботи. 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).

Формулювання цілей 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 основних результатів та їх обґрунтування. 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) [9]. 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 [6]. Міжнародна торгова палата опублікувала Уніфіковані правила для документів на змішане перевезення [7]. Хоча ці правила і не мали обов'язкової сили, кілька організацій [8] 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 [9].

На прийнятності цих документів позитивно позначається їх допустимість в якості транспортних документів уніфікованими правилами та звичаями для документованих акредитивів [10].

Висновки та перспективи подальших досліджень. 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. Кокін А.С. Товаро-розпорядчі папери в міжнародній морській торгівлі (правові питання). М. : Известия, 1994. - С. 11-38.
2. Маковський А.Л. Розвиток міжнародно-договірної уніфікації морського права. Торгово-промислової палата СРСР. Секція торговельного мореплавства і морського права. Торговельне мореплавство і морське право. Вип. 10. М., 1982. - С. 24-39.
3. Вилкова Н.Г. Договірне право в міжнародному обороті. М. : Статут, 2002. - С.33-35.
4. Коносаменти. Доповідь секретаріату ЮНКТАД. Doc. TD / B / с. 4 / ISL / 6 від 14 грудня 1970 року п. 123-292. – Режим доступу <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D0%9D%D0%9A%D0%A2%D0%90%D0%94>
5. Єгоров К.Ф. Зміни і доповнення, що вносяться до Конвенції 1924 року про коносаменти. М.: ИМО, 1969. - С. 66-72.
6. Єфімов С.Л. Морське страхування: теорія і практика. М. : Росконсульт, 2001. С. 8.
7. Садіков О.Н. Вступ в силу нової Угоди про міжнародні залізничні перевезення. Проблеми міжнародного приватного права: Збірник статей. М. : Зовнішня торгівля, 2000. С. 89-92.
8. Герчикова І.М. Міжнародні економічні організації: регулювання світогосподарських зв'язків та підприємницької діяльності. М. : Консалтбанкір, 2000. - С. 510.
9. Кокін А.С. Братиславські угоди - основне джерело міжнародного приватного права дунайського судноплавства. М.: Правознавство, 1982. - С. 76-82.
10. Кокін А.С. Юридичний довідник торгового мореплавства. М. : Спарк, 2002. - С. 410-431.

REFERENCES

1. Kokin A.S. (1994). *Tovaro-rasporyaditelnyie dokumentyi v mezhdunarodnoy morskoy torgovle* [Commodity-regulation documents in international maritime trade] Moskva. : Yzvestyya [in Russian]
2. Makovskiy A.L.(1982). *Razvitie mezhdunarodno-dogovornoy unifikatsii morskogo prava. Sektsiya torgovogo moreplavaniya i morskogo prava. Torgovoe moreplavanie i morskoe pravo*[Development of

internationally-treaty unification of the law of the sea. Section of Merchant Shipping and the Law of the Sea. Merchant shipping and maritime law]. Moskva.: Torgovopromyshlennaya palata SSSR[in Russian]

3. Vilkoval N.G. (2002). Dogovornoe pravo v mezhdunarodnom oborote[Contract law in international circulation] Moskva.: Ustav[in Russian]

4. Konosamenty. Doklad sekretariata YuNKTAD. Doc. TD / B / c. 4 / ISL / 6 vid 14 dekabrya 1970 roku p. 123-292.[Bills of lading. Additional information for the secretariat of UNCTAD. Doc. TD / B / c. 4 / ISL / 6 dated 14 March 1970, item 123-292] – Retrieved from <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D0%9D%D0%9A%D0%A2%D0%90%D0%94>

5. Egorov K.F. (1969). Izmeneniya i dopolneniya, vnosimyie v Konventsiyu 1924 goda ob o konosamente[Changes and amendments to the 1924 Convention on Bills of Lading] Moskva.: IMO[in Russian]

6. Efimov S.L. (2001). Morskoe strahovanie: Teoriya i praktika[Marine insurance: Theory and practice]. Moskva.: Roskonsult[in Russian]

7. Sadikov O.N. (2000). Vstuplenie v silu novogo Soglasheniya o mezhdunarodnyih zheleznodorozhnyih perevozkah[The entry into force of the new Agreement on International Carriage by Rail] Moskva.: Vneshnyaya trgovlya[in Russian]

8. Herchykova Y.M. (2000). Mezhdunarodnye ekonomycheskiye orhanyzatsyy: rehulyrovanye myrokhoziaistvennykh svyazei y predprynymatelskoi deiatelnosti[International economic organizations: regulation of world economic relations and business activity]. Moskva.: Konsaltbankyr[in Russian]

9. Kokin A.S. (1982). Bratislavskie soglasheniya - osnovnoy istochnik mezhdunarodnogo chastnogo prava dunayskogo sudohodstva[The Bratislava Agreement is the main source of private international law for the Danube navigation] Moskva.: Pravovedenie[in Russian]

10. Kokin A.S. (2002). Yuridicheskiy spravochnik torgovogo moreplavaniya[Legal Guide to Merchant Shipping] Moskva.: Spark [in Russian].