

Правительство Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Санкт-Петербургский государственный университет»

Программа основной подготовки магистратуры
«Международное частное право»
Направления «Юриспруденция»

**Международные мультимодальные перевозки грузов: проблемы
международно-правового регулирования**

Выпускная квалификационная работа
студента 2 курса магистратуры
группы МЧП 21.М08-ю
очной формы обучения
Шабанова Павла Александровича

Научный руководитель:
доктор юридических наук, профессор
Галенская Людмила Никифоровна

Санкт-Петербург

2023

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ И ПРИЗНАКИ МЕЖДУНАРОДНОЙ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ.....	8
§1. Понятие и признаки перевозки несколькими видами транспорта в соответствии с международными договорами.	8
§2. Проблема выбора единого термина, обозначающего перевозку грузов несколькими видами транспорта.	12
ГЛАВА 2. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ..	17
§2.1. Женевская конвенция.....	19
§2.2. Роттердамские правила.	30
ГЛАВА 3. ВАРИАНТЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ МЕЖДУНАРОДНО- ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ	44
§3.1. Проблемные аспекты Женевской конвенции 1980 и способы их решения.....	44
§3.2. Проблемные аспекты Роттердамских правил, связанные с регулированием международных мультимодальных перевозок, и способы их решения.	64
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	72
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	77

ВВЕДЕНИЕ

Развитие различных видов транспорта, технологий погрузки и отгрузки, логистических систем, а также стремление субъектов коммерческой деятельности снизить временные и экономические издержки при перевозке грузов обусловили возникновение идеи использовать в рамках перевозки одного груза несколько видов транспорта.

Использование нескольких видов транспорта в ходе перевозки связано в большей мере с трансграничными отношениями, так как в большинстве случаев именно в трансграничных отношениях стороны контракта, во-первых, разделены различными видами земных пространств (суша, моря, горные или лесные массивы, пустыни, территории вечной мерзлоты и т.д.), которые невозможно преодолеть посредством одного транспорта, а, во-вторых, не имеют единой дорожно-транспортной системы, которая бы позволяла достигать большинства точек на карте используя один транспорт в отличие от внутренней торговли в пределах одного государства.

Отправной точкой в реализации идеи о перевозке одного груза несколькими видами транспорта стало изобретение и внедрение в сферу перевозок транспортного контейнера в середине 1960-х годов XX века и, как следствие, появление контейнерных перевозок, количество которых с того времени колоссально возросло. С 1965 по 2000 года количество контейнерных перевозок, осуществляемых через морские порты, выросло с нуля до 225,3 млн.¹ С 1996 по 2019 года примерно в 4 раза увеличился объем товаров, перевозимых с помощью контейнеров, достигнув 160 млн единиц в 20-футовом эквиваленте (условная единица вместимости грузовых транспортных средств, где объем одного контейнера варьируется

¹ Multimodal transport: the Feasibility of an international legal instrument: Report by the UNCTAD secretariat. // UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf (дата обращения 11.04.2023).

от 19 до 43 кубических метров) – средний рост объема перевозок составляет 5% в год.²

Использование контейнера и его универсальная форма позволили быстро и относительно просто перемещать грузы с одного вида транспорта на другой.

Организация трансграничных перевозок, как правило, осуществлялась и осуществляется до сегодняшнего момента следующим образом:

1) грузоотправитель заключает контракт с экспедитором;

Также встречаются случаи, когда грузоотправитель сам заключает несколько контрактов с каждым из перевозчиков, который будет осуществлять перевозку на конкретном этапе, но все же грузоотправители и грузополучатели заинтересованы во взаимодействии лишь с одним лицом – агентом (экспедитором, оператором), который являясь профессиональным участником рынка возьмет на себя организацию всего процесса перевозки.

2) Экспедитор (оператор), который зачастую сам не является перевозчиком, от своего имени заключает контракты на перевозку с перевозчиками каждого отдельного этапа перевозки (морского, авто-/железнодорожного, воздушного);

Несмотря на все преимущества перевозок несколькими видами транспорта, в ходе их организации возникла правовая проблема несения ответственности за повреждение груза.

² Регина Асариотис. Международное регулирование ответственности за мультимодальные перевозки. Презентация для Заседания виртуальной группы экспертов ЭСКАТО по правовым рамкам для мультимодальных транспортных операций в Азиатско-Тихоокеанском регионе Бангкок, 26-27 августа 2020 г. // Официальный сайт Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана: [сайт]. URL:

https://www.unescap.org/sites/default/files/9.Asariotis_ESCAP%20EM%20MT_August%202020.FIN_.pdf
(дата обращения: 20.09.2022). Слайды №4, 13.

При перевозке в опломбированном контейнере, как правило, невозможно установить, на каком этапе перевозки грузу был причинен вред.

В таких случаях, возникновение и размер ответственности перевозчика могут зависеть от ряда факторов, наиболее явными из которых являются: можно ли привязать причинение ущерба грузу к конкретному этапу перевозки и какие нормы права, из потенциально применимых, суд или арбитраж сочтет подлежащими применению.

Важность широкого распространения международных перевозок несколькими видами транспорта для развития мировой торговли сподвигла международное сообщество решить данные проблемы посредством разработки универсального международного договора, устанавливающего материально-правовое регулирование перевозки грузов несколькими видами транспорта в рамках одного договора перевозки.

На сегодняшний день в данной сфере были разработаны два международных договора:

- 1) Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. (далее – **«Женевская конвенция»**);
- 2) Конвенция Организации Объединенных Наций «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. (далее – **«Роттердамские правила»**).

Однако ни один из данных международных договоров не вступил в силу из-за недостаточного количества присоединившихся к ним государств.

На данный момент не существует единого международного режима, регулирующего ответственность за убытки, ущерб или задержку, возникающие при перевозках несколькими видами транспорта. Вместо этого существующая система ответственности состоит из сложного набора

международных конвенций, разработанных для регулирования перевозок только одним видом транспорта, региональных международных договоров, национальных законов. В связи с этим, применимое право, степень и объем ответственности перевозчика сильно варьируются в зависимости от случая и являются непредсказуемыми.

Фрагментарность и сложность правового регулирования порождают неопределенность, которая, ведет к значительным дополнительным издержкам в виде сбора доказательств причинения вреда грузу на определенном этапе перевозки, дорогостоящих судебных разбирательств и увеличенных расходов на страхование. Данная проблема особенно остра для развивающихся государств, а также малого и среднего бизнеса. Без ясного и просчитываемого правового регулирования невозможно равное участие в международной торговле для указанных субъектов, что вредит не только им, но и мировому экономическому обороту в целом.

В то же время, 92% из 60 государств и 49 представителей бизнеса в результате опроса, проводившегося Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) – разработчиком Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г., заявили о желательности разработки нового международного инструмента для регулирования международных перевозок грузов несколькими видами транспорта.³

В связи с вышеизложенным представляется необходимым подробно проанализировать вышеуказанные международные договоры с целью выявления проблем, вследствие которых большинство государств отказалось от их ратификации и предложить варианты их преодоления для разработки универсального международного договора в рассматриваемой сфере.

³ Там же, слайд №13.

Объектом исследования данной работы являются общественные отношения, связанные с международной перевозкой грузов.

Предметом исследования являются положения Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. и Конвенции ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г.

Цель работы: посредством анализа положений вышеуказанных Конвенций выявить причины, по которым к ним не присоединилось число государств, достаточное для вступления Конвенций в силу и предложить конкретные пути их преодоления.

Для достижения указанной цели автором ставятся следующие **задачи:**

- 1) Выбрать единую терминологию, в наибольшей степени отражающей суть перевозки грузов несколькими видами транспорта по смыслу Конвенций.
- 2) Дать общую характеристику обоим международным договорам и рассмотреть историю их принятия.
- 3) Проанализировать, положения обеих Конвенций для установления причин, по которым государства не стали присоединяться к этим международным договорам.
- 4) Выработать предложения по преодолению причин, которые обусловили отсутствие необходимого количества ратификаций со стороны государств.

В рамках исследования будут использованы такие общенаучные методы как диалектический метод, метод дедукции и индукции, синтез, анализ и обобщение. Также в работе использованы специально-

юридические методы: сравнительно-правовой метод, системный и структурно-функциональный методы.

ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ И ПРИЗНАКИ МЕЖДУНАРОДНОЙ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

§1. Понятие и признаки перевозки несколькими видами транспорта в соответствии с международными договорами.

Для дальнейшего анализа вынесенной в заглавие настоящей работы проблемы представляется необходимым обозначить существенные признаки перевозки несколькими видами транспорта и сформулировать определение.

Ст. 1 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (далее – «**Женевская конвенция 1980**») дает следующее определение:

«Международная смешанная перевозка (International multimodal transport)» означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой.»

Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. (далее – «**Роттердамские правила**»):

«Договор перевозки» означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор предусматривает морскую перевозку и может предусматривать

перевозку другими видами транспорта (modes of transport) в дополнение к морской перевозке.»

Также предлагается рассмотреть определения перевозки несколькими видами транспорта, данные в субправовых актах международных межгосударственных организаций, которые, не имея обязательного характера, тем не менее используются субъектами коммерческой деятельности в отношениях по перевозке грузов несколькими видами транспорта.

Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок 1992 г. (п. 2.1., UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents):

«Договор смешанной перевозки (Multimodal transport contract) означает один договор на перевозку грузов по крайней мере двумя различными видами транспорта (modes of transport)».

Разработчики Правил полагали, что в определение не следует включать понятие «смешанные перевозки», а целесообразнее остановиться на понятии «договор смешанной перевозки».⁴

Стандартные (Общие) условия оборотного коносамента перевозки груза в смешанном сообщении 1992 г., разработанные Международной федерацией экспедиторских ассоциаций — ФИАТА (п. 1):

«Несмотря на название "Коносамент перевозки груза в смешанном (multimodal) сообщении", настоящие условия применяются также в том случае, если будет использоваться один вид транспорта (one mode of transport).».

Исходя из вышеприведенных положений вытекает, что, используя термин «смешанная перевозка», уместность которого будет рассмотрена в дальнейшем, такая перевозка обладает следующими признаками⁵:

⁴ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. / TRADE/WP.4/INF.117/Corr. 1. // United Nations Conference on Trade and Development, 1992. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf (дата обращения: 11.04.2023).

- осуществляется на основании договора смешанной перевозки между грузоотправителем и единым оператором, который принимает груз и несет полную ответственность перед грузоотправителем за весь комплекс услуг, оказываемых субподрядчиками (перевозчиками, терминалами, др.);

- в ходе перевозки груз должен быть перемещен с территории одного государства на территорию другого государства;

- в перевозке участвует не менее двух видов транспорта;

- за перевозку устанавливается «сквозной тариф»;

- в ходе перевозки применяется единый транспортный документ, который подтверждает факт приемки груза оператором смешанной перевозки у грузоотправителя и факт передачи груза от одного перевозчика с одного вида транспорта другому перевозчику на другой транспорт.

Справедливым является замечание, что используемые в настоящее время понятия смешанная перевозка и мультимодальная перевозка не обладают всеми перечисленными признаками, но отдельные из этих признаков применяются при характеристике подвидов и разновидностей смешанной перевозки. Например, основным классификационным критерием перевозок в смешанном сообщении являются организационно-правовые условия взаимодействия. Данные условия выражаются в документарном оформлении отношений по смешанной перевозке грузов с помощью единого транспортного документа (транспортной накладной), оформляемого на весь маршрут следования или путем оформления отдельного транспортного документа для каждого вида транспорта, задействованного в ходе перевозки. В зависимости от использованного

⁵ Платонов О. И. Мультимодальные перевозки грузов: положение дел на сегодняшний день и перспективы внедрения. – Киев, 2018. – С. 34.

документа или документов, перевозка будет классифицироваться как прямая смешанная в первом случае и непрямая смешанная во втором.⁶

Однако, на наш взгляд, следует проводить различие между признаками, которые могут быть присвоены перевозке несколькими видами транспорта, в рамках деятельности по перевозке в целом или в рамках национальных юрисдикций и между признаками, такой перевозки, устанавливаемыми международным договором, с помощью которых составители очерчивают границы предмета регулирования международного договора.

Стоит отметить, что вышеуказанные признаки перевозки несколькими видами транспорта предусмотрены Женевской конвенцией 1980 г. и Роттердамскими правилами - международными договорами, которые обладают международно-правовой природой и поему абстрагированы от понимания и терминологии смешанных перевозок, установленных в национальных юрисдикциях.

Таким образом, если признаки смешанной перевозки в национальном правопорядке отличны от признаков международной смешанной перевозки грузов, указанных выше, это не может служить основанием для утверждения, что обозначенные в международных договорах признаки международной смешанной перевозки слишком ограничены или слишком широки. В данной связи следует помнить, что в международных договорах устанавливается свой предмет регулирования, который, в том числе преследуя цели унификации правового регулирования, либо старается отразить в предмете договора синергию явлений, имеющих место в разных национальных правовых системах, либо устанавливает принципиально новое регулирование незнакомое ни одному национальному правопорядку.

⁶ Ларин О. Н. Регулирование международных перевозок: современные аспекты // МИР ТРАНСПОРТА. 2019. Т. 17. № 2. С. 298.

В то же время, в связи с тем, что смешанные перевозки появились относительно недавно, национальные правовые акты начали создавать их регулирование уже после вынесения на подписание Женевской конвенции 1980. По этой причине национальное право восприняло основные признаки смешанных перевозок, как они обозначены в Женевской конвенции 1980, а именно осуществление перевозки груза двумя или более видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования, с ответственностью перевозчика (экспедитора), являющегося стороной договора перевозки, за повреждение, утрату, задержку груза с момента принятия груза от грузоотправителя до момента передачи груза грузополучателю.⁷

§2. Проблема выбора единого термина, обозначающего перевозку грузов несколькими видами транспорта.

В отношении поставки одного товара, осуществляемой в рамках одной сделки от одного продавца к одному покупателю по единому транспортному документу и единой сквозной ставке, но несколькими видами транспорта в международных, национальных нормативных актах, а также в научной литературе используются разные термины: комбинированная, смешанная, интермодальная, мультимодальная перевозка.

⁷ Для примера см.:

1) Проект Федерального закона N 1179766-7 "О прямых смешанных (комбинированных) перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 25.05.2021). // Некоммерческая интернет-версия КонсультантПлюс: [сайт]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=208200#X1PVEdTrWWHgdiFC> (дата обращения: 20.04.2023).

2) 27) Директива Совета ЕС 92/106/ЕЕС об установлении общих правил для определенных видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами. // EUR-Lex. - 7 декабря 1992 г. - URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0106> (дата обращения: 20.04.23).

3) 28) Морской кодекс КНР, глава 4 раздел 8. // Официальный сайт Международной организации труда. URL: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/31944/108012/F628338406/CHN31944%20Eng.pdf> (дата обращения 20.04.23).

Более того, отсутствует единое определение данного вида перевозки грузов, которое объединяло бы в себе все существенные признаки, позволяющие отличать данную перевозку от иных видов перевозок.

В версиях приведенных выше международных актов для обозначения международной перевозки грузов несколькими видами транспорта используется термин «multimodal transport». При дословном переводе можно увидеть, что “multi” переводится как «несколько, много». Слово “mode”, в свою очередь означает «вид». Слово “transport” – «перевозку». Таким образом при буквальном переводе результатом будет «перевозка несколькими видами [транспорта]».

В сфере перевозок грузов несколькими видами транспорта сформировался ряд терминов, которыми обозначается такая перевозка: комбинированная, смешанная, интермодальная, мультимодальная. Это создает путаницу для правоприменителей и субъектов коммерческой деятельности, которые обращаясь к текстам международных конвенций и взаимодействуя с иностранными контрагентами не могут установить конкретный объем используемых терминов, которые зачастую используются как синонимы. Такое несогласованное многообразие терминов не может идти на пользу и процессам унификации.

В связи с этим, предлагается рассмотреть каждый из приведенных терминов на предмет его соответствия обозначаемому им явлению и выбрать термин, наиболее отражающий сущность данного вида перевозок.

1) В официальной версии приведенных положений международных актов на русском языке термин «multimodal transport» переведен как «смешанная перевозка». Схожая трактовка термина «multimodal transport» как «смешанная перевозка» встречается на официальном интернет-портале транспортного ведомства Еврокомиссии. Стоит отметить, что эксперты этой организации являются активными сторонниками идеи унификации

терминологии по перевозкам с участием нескольких видов транспорта. Для разъяснения сути понятия «мультимодальность» («multimodality» или «multimodal transport») европейские эксперты используют словосочетание «mixing transport modes».⁸ Однако, данное выражение нельзя приравнять к термину «смешанная перевозка», так как дословно его можно перевести как «смешение (mixing – это имя существительное, а не прилагательное) видов транспорта», что позволяет четко понять, что именно «смешивается». Используемый же в официальных русскоязычных переводах термин «смешанная перевозка» не раскрывает, в чем проявляется смешанность.

2) Термин «комбинированная перевозка» (combined transport) в наибольшей степени используется в Европейском союзе (далее - ЕС). Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН даже разработал глоссарий по комбинированным перевозкам. Возникновение термина и явления комбинированной перевозки связано с внутренними проблемами ЕС по чрезмерной загруженности магистральной сети грузовым трафиком вследствие чего правительства государств-членов ЕС были вынуждены разработать меры по стимулированию и поддержке использования железнодорожного, водного и морского транспорта в ходе перевозок грузов.⁹ Так, в соответствии с положениями Директивы ЕС 92/106/ЕС от 7 декабря 1992 года комбинированные перевозки осуществляются между государствами-членами ЕС, при этом протяжённость автодорожного маршрута (измеряется расстоянием по прямой) не должна превышать 100 км для автомобильно-железнодорожных перевозок и 150 км для перевозок автомобильным и внутренним водным или автомобильным и морским транспортом.

⁸ Ларин О. Н. Регулирование международных перевозок: современные аспекты // МИР ТРАНСПОРТА. 2019. Т. 17. № 2. С. 299.

⁹ Там же, с. 299.

Таким образом, терминология, используемая для обозначения сформированного во многом искусственно явления и теснейшим образом связанная с одним западноевропейским регионом, не может использоваться в качестве терминологии универсального международного договора.

3) Термин интермодальная перевозка представляется неподходящим для описания перевозки несколькими видами транспорта, так как он в наибольшей мере связан с характеристикой перевозимого груза, благодаря которой груз может быть отгружен с одного вида транспорта и погружен на другой без особых затруднений. Своему возникновению данный термин во многом обязан революционной контейнерной технологии перевозки грузов, благодаря которым уже начиная со второй половины 19 века ряд английских и американских транспортных компаний могли осуществлять относительно легкое перемещение груза между видами транспорта в ходе перевозки груза несколькими видами транспорта.¹⁰

Следовательно, интермодальность надлежит рассматривать как признак груза, который влияет на возможность осуществления перевозки груза несколькими видами транспорта, но не отражает суть самого процесса данной перевозки, а именно задействования нескольких видов транспорта.

4) Прямой калькой с английского термина является русскоязычный термин «мультимодальная перевозка», который, по мнению автора, должен быть использован для обозначения перевозки грузов несколькими видами транспорта по Женевской конвенции 1980 г.

Термин «мультимодальная перевозка» успешно применяется за рубежом и представляется универсальным, являясь удобным для целей

¹⁰ Колик, А. В. Грузовые перевозки: комбинированные технологии: учебник для вузов // Москва: Издательство Юрайт, - 2022. С. 127.

перевода.¹¹ Так, в официальных текстах Женевской конвенции 1980 г. на английском, французском и испанском языках использован термин “multimodal”.

Данный термин наиболее полно отражает суть закрепленного в ст. 1 Женевской конвенции 1980 г. определения перевозки грузов несколькими видами транспорта от одного грузоотправителя одному покупателю по единому транспортному документу и единой сквозной ставке, делая акцент на том, что основные проблемы перевозки данного вида связаны с использованием нескольких видов транспорта.

Также термин «мультимодальная перевозка», будучи распространенным в английском, французском, испанском языках и не привязанным к правовой системе одного государства или интеграционного объединения является наиболее подходящим для использования в универсальном международном договоре, призванном установить материальные нормы, регулирующие перевозку грузов несколькими видами транспорта.

Исходя из этого, далее по тексту настоящей работы для обозначения международной перевозки грузов несколькими видами транспорта по смыслу Женевской конвенции 1980 г., будет использоваться термин «международная мультимодальная перевозка грузов» как представляющийся автору наиболее точным. Исключение будут составлять названия международных договоров, в которых в официальном переводе фигурирует иной термин.

¹¹ Касаткина А. С. Особенности правового регулирования международных мультимодальных перевозок // Законодательство и экономика. 2014. № 2. С. 70.

ГЛАВА 2. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Несмотря на то, что «бум» в разработке международно-правового регулирования начался с «контейнерной революции», попытки создать единые правила для мультимодальных перевозок начали предприниматься еще в 1930-х гг. в Международном институте унификации частного права (далее - «УНИДРУА»).¹² Причинами к этому послужили необходимость упростить транспортный документ таким образом, чтобы один документ обслуживал несколько этапов перевозки, когда используется более одного вида транспорта; обеспечить, чтобы грузоотправитель/грузополучатель мог предъявить свои претензии к одной ответственной стороне, а не к нескольким перевозчикам. Когда же вопрос стал по-настоящему неотложным в связи с появлением контейнеров на арене международной торговли, УНИДРУА плотнее сфокусировались на разработке документа и после периода работы в 1957–1965 гг. подготовили проект.¹³

За проектом УНИДРУА в 1969 г. последовали подготовка и принятие Международным морским комитетом (КМИ)¹⁴ «Проекта конвенции о комбинированных перевозках», известного как «Токийские правила».

Проекты УНИДРУА и КМИ различались во многих отношениях. В то время как проект УНИДРУА был основан на Конвенции о договорах международной дорожной перевозки грузов 1956 года (КДПГ) и охватывал комбинированные перевозки грузов контейнерами, Токийские правила следовали режиму ответственности на море Гаагских правил¹⁵ и охватывали только комбинированные перевозки, включающие морской этап.¹⁶

¹² Preparation of a Preliminary Draft of a Convention on International Intermodal Transport // UNCTAD Document TD/B/AC.15/2, 1973, p. 3. URL: https://books.google.ru/books/about/Preparation_of_a_Preliminary_Draft_of_a.html?id=AgiujgEACAAJ&redir_esc=y (дата обращения: 15.04.2023). P. 3.

¹³ Там же, p. 3

¹⁴ Позже был переименован в Международную морскую организацию (ИМО).

¹⁵ Международная конвенция для унификации некоторых норм права, относящихся к коносаментам. 1924.

¹⁶ IMCO Document E/CONF.59/3/ // UN/IMCO Conference on International Container Traffic, 1971. URL: https://legal.un.org/unjuridicalyearbook/pdfs/english/by_volume/1971/chpIX.pdf (дата обращения: 10.04.2023).

Оба проекта конвенций под эгидой Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) в 1970 г. были сведены в единый текст, известный как "Римский проект". Римский проект был доработан в ходе ряда совместных совещаний ЕЭК ООН и Международной консультативной организации (ИМКО) в 1970 и 1971 годах, и в результате был подготовлен проект, получивший название "Проект Мультиmodalных грузовых перевозок" (*фр - Transport Combine de Merchandise*). Несмотря на годы подготовительной работы, данный проект не вышел за границы подготовительной стадии. Конференция ООН/МКО по контейнерам, которая должна была завершить разработку проекта в 1972 году, рекомендовала ЮНКТАД провести дальнейшие исследования различных аспектов мультиmodalных перевозок, включая их экономические последствия, особенно для развивающихся стран.¹⁷

Причины провала Проекта Мультиmodalных грузовых перевозок были удачно сформулированы в следующей фразе:

«Усилия по сохранению существующих одноmodalных конвенций привели к тому, что мультиmodalная конвенция оказалась неэффективной для достижения единообразия в регулировании мультиmodalных перевозок. Более того, добровольная «сетевая» схема ответственности с правилом нелокализованного ущерба уже была де-факто реальностью во многих договорных соглашениях с экспедиторами, так что предложения, сформулированные в Проекте не считались достойными ратификации в качестве международного договора. Кроме того, с учетом сохраняющейся применимости различных конвенций об одноmodalных перевозках и добавления еще одного документа к уже существующим обязательным документам было ясно, что Проект в действительности не приведет к какому-либо упрощению.»¹⁸

¹⁷ IMCO Document E/CONF.59/47, 1971, Annex, 1, Resolution No. 7 // UN/IMCO Conference on International Container Traffic. – URL: https://legal.un.org/unjuridicalyearbook/pdfs/english/by_volume/1971/chpIX.pdf (дата обращения: 10.04.2023).

¹⁸ Nasser, K.: The Multimodal Convention / K. Nasser // Journal of Maritime Law and Commerce. - 1988. - Vol. 19. No. 2. - Pp. 235–236.

§2.1. Женевская конвенция.

Работа ЮНКТАД по мультимодальным перевозкам началась в 1973 году после создания Советом по торговле и развитию Межправительственной подготовительной группы (МППГ) для разработки "предварительного проекта конвенции о международных интермодальных (intermodal) перевозках".¹⁹ После 7 лет продолжительных дискуссий, международному сообществу для подписания была представлена Женевская конвенция.

2.1.1. История принятия Женевской конвенции 1980 г.

Женевская конвенция была принята Конференцией ООН по Конвенции о международных мультимодальных перевозках, созванной под эгидой Конференции ООН по торговле и развитию (далее – «ЮНКТАД») и проходившей в Женеве с 12 по 30 ноября 1979 года и с 8 по 24 мая 1980 года. Конференция была созвана в соответствии с резолюцией 33/1601, принятой Генеральной Ассамблеей ООН 20 декабря 1978 года.

В работе Конференции приняли участие 77 государств-членов ЮНКТАД среди которых были ведущие на тот момент государства мира (СССР, США, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, ФРГ, Франция, КНР), представители специализированных учреждений (Международная организация гражданской авиации, Межправительственная морская консультативная организация, Международная организация труда), межправительственные организации (Центральное бюро международных железнодорожных перевозок, Совет таможенного сотрудничества, Европейское экономическое сообщество, Международный институт унификации частного права, Организация экономического сотрудничества и развития, Организация африканского единства, Организация американских государств), международные негосударственные организации (Балтийская и международная морская

¹⁹ Resolutions and decisions concerning the preparation of a draft convention and the convening of the Conference: note by the UNCTAD secretariat. // UNCTAD Document TD/MT/CONF.5. - 19 July 1979. – URL: https://digitallibrary.un.org/record/8586?ln=zh_CN (дата обращения: 15.04.2023).

конференция, Международный авиатранспортный союз, Международная торговая палата, Международная палата судоходства, Международное бюро по контейнерам, Международная федерация транспортных и экспедиторских ассоциаций, Международный союз автомобильного транспорта, Международная ассоциация судовладельцев, Международный союз морского страхования, Латиноамериканская ассоциация судовладельцев). Таким образом, на Конференции присутствовал крайне представительный состав участников, состоящий как из основных субъектов международного права – государств (в том числе крупных морских держав), так и из международных организаций, деятельность части которых непосредственно связана с осуществлением перевозок и торговли.²⁰

Конвенция была открыта для подписания всеми государствами с 1 сентября 1980 года по 31 августа 1981 года включительно в Центральных учреждениях ООН в Нью-Йорке.²¹

Однако Женевская конвенция так и не вступила в силу. Более того, на 2023 год, без ратификации Конвенцию подписали 2 государства: Норвегия, Венесуэла. Ратифицировали всего 13 государств из 30 необходимых для вступления в силу (п. 1 ст. 36 Женевской конвенции): Бурунди, Чили, Грузия, Ливан, Либерия, Малави, Мексика, Марокко, Руанда, Сенегал, Замбия.²²

2.1.2. Общая характеристика Женевской конвенции.

Женевская конвенция попыталась решить проблемы, возникшие в связи с мультимодальными перевозками, включая вопросы документации и ответственности оператора мультимодальных перевозок. Она предусматривает выдачу одного документа на весь период перевозки и

²⁰ 6) Заключительный акт Конференции ООН по Конвенции о международных смешанных перевозках. // Официальный сайт Конференции ООН по международной торговле и развитию: [сайт]. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_ru (дата обращения: 11.04.2023).

²¹ CHAPTER XI TRANSPORT AND COMMUNICATIONS E. Multimodal Transport. — Текст: электронный // United Nations Treaty Collection: [сайт]. — URL: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en (дата обращения: 11.04.2022).

²² Там же.

ответственность одного лица (Оператора) за весь период, в течение которого он "отвечает" за груз, то есть с момента принятия груза в управление до момента доставки (ст. 14 Женевской конвенции).²³

Женевская конвенция состоит из преамбулы, 8 частей (40 статей) и 1 приложения (6 статей и образец декларации о таможенном транзите):

Преамбула

Представляется крайне важной частью Женевской конвенции, ибо в ней указаны основные идеи, которыми руководствовались составители и которые, возможно, привели к провалу Женевской конвенции.

Разделена на две части: цели и принципы. Фактически, ни одна из частей не является конкретно целями и конкретно принципами. Корректнее говорить именно о наборе идей, которые составили фундамент видения составителей при подготовке Женевской конвенции.

Отметим наиболее важные на наш взгляд:

- необходимость установления справедливых положений об ответственности операторов мультимодальной перевозки и баланса между лицами, оказывающими услуги и пользующимися ими;
- ответственность оператора смешанной перевозки основывается на презумпции его вины;
- не должно быть затронуто применение какой-либо международной конвенции или национального закона, относящегося к регулированию и контролированию транспортных операций;
- у государств остается право регулировать и контролировать на национальном уровне операторов смешанной перевозки и их операции;
- учет особых интересов и проблем развивающихся стран, а также установление справедливого баланса интересов и деятельности между развитыми и развивающимися государствами в области международных мультимодальных перевозок;

²³ Faghfour M. International Regulation of Liability for Multimodal Transport: in search of uniformity / M. Faghfour. // WMU Journal of Maritime Affairs. - 2006. - Vol. 5. - No.1. - С. 97-98.

Пока что просто зафиксируем обозначенные идеи. Степень того, насколько они отражали действительные потребности субъектов, задействованных в международных мультимодальных перевозках будет проанализирована в Главе 3 настоящей работы.

Часть I – Общие положения (ст. 1-4).

Закрепляют сразу несколько важнейших моментов действия Женевской конвенции.

Во-первых, устанавливаются определения ключевых терминов, в том числе, международная мультимодальная перевозка (подробно рассмотрено в главе 1), оператор мультимодальной перевозки (подчеркивается, что это обязательно сторона контракта, которая принимает на себя ответственность за исполнение договора), контракта мультимодальной перевозки, документ мультимодальной перевозки.

Во-вторых, определяется сфера применения. Для применения Женевской конвенции к отношениям сторон необходимо соблюдение совокупно следующих условий:

1) Между сторонами должен быть заключен контракт, на основании которого оператор мультимодальной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить перевозку на территорию другого государства с помощью двух или более видов транспорта на основании единого транспортного документа по единому сквозному тарифу вверенного ему груза, за который он несет полную ответственность перед грузоотправителем.

2) Указанное в контракте мультимодальной перевозки место принятия груза оператором в свое ведение или место доставки груза находится в одном из государств-участников (ст. 2 Женевской конвенции).

В то же время, если контракт подпадает под оба условия контракта международной мультимодальной перевозки, указанные выше, Женевская конвенция применяется к такому договору вне зависимости от воли сторон (п.

1 ст. 3 Женевской конвенции). Таким образом, Женевская конвенция выбрала своим методом правового регулирования императивный метод, лишив стороны договора международной мультимодальной перевозки возможности исключить ее применение к своим отношениям полностью или в части.

Женевская конвенция не затрагивает и не противоречит применению любого международного договора или национального закона в транспортной сфере (п. 1 ст. 4). Более того, право государств-участников устанавливать собственное регулирование мультимодальных перевозок на национальном уровне и принимать любые меры в данной сфере в национальных и коммерческих интересах никак не ограничивается Женевской конвенцией. Оператор обязан соблюдать подлежащее применению право государства, в котором он действует и Женевскую конвенцию (п. 3 ст. 4).

Часть II – Документация (ст. 5-13).

Контракт международной мультимодальной перевозки удостоверяется документом мультимодальной перевозки (далее – «Документ»), который оператор за своей подписью выдает грузоотправителю во время принятия груза в свое ведение. Грузоотправитель выбирает будет он обратным или необратным. В зависимости от этого варьируются требования к форме и содержанию Документа.

Стоит обратить внимание, что составители Женевской конвенции в далеком 1979 году предприняли попытку внедрить в сферу перевозок элементы электронного документооборота. К примеру, помимо всех прочих классических способов, для подписания Документа Оператор может использовать любые механические или электронные средства, признаваемые в государстве, где выдается Документ.

Документ является первостепенным доказательством принятия груза Оператором в том состоянии, как оно описано в Документе, при этом Оператор перед тем, как выдать его грузоотправителю может сделать в нем оговорку, без которой груз презюмируется принятым в хорошем состоянии с

гарантией грузоотправителя о достоверности сведений о грузе. Нестандартным является предоставление Оператору возможности включить в Документ не только оговорку про действительное обнаруженное несоответствие товара характеристикам, указанным в Документе, но и оговорку о подозрениях в несоответствии груза заявленным характеристикам. В таком случае Оператор обязан сделать конкретное указание на неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

Указание недостоверных сведений преднамеренно влечет для оператора прекращение права на ограничение ответственности за убытки третьего лица, которое полагалось на описание груза, а для грузоотправителя порождает обязанность возместить оператору ущерб от неточности или недостаточности данных.

С Документом стороны контракта могут выдавать иные документы, если это необходимо по национальному праву или международными договорами. При этом, действительность Документа не зависит от других документов, опосредующих перевозку.

Часть III - Ответственность оператора смешанной перевозки (ст. 14-21).

Является краеугольным камнем Женевской конвенции и будет рассмотрена в дальнейшем отдельно (см. п. 2.1.3.).

Часть IV – Ответственность Грузоотправителя (ст. 22-23).

Грузоотправитель ответственен за ущерб оператора, причиненный по вине или небрежности грузоотправителя или его сотрудника/агента.

Отдельно оговорены нюансы, касающиеся опасных грузов.

Часть V – Требования и иски (ст. 24-27).

Покрывает вопросы уведомлений о повреждении, утрате груза, исковой давности, юрисдикции, арбитраже.

Об утрате или повреждении груза Грузополучатель или Оператор уведомляют друг друга (или лицу, действующего от имени соответствующего субъекта) в письменной форме в установленные сроки. В случае нарушения этих сроков, считается что Оператор выдал груз в соответствии с описанием, указанным в Документе, или не понес никаких убытков по вине грузоотправителя.

Исковая давность по любой претензии из международной мультимодальной перевозки равняется 2 годам с момента когда груз был выдан. В случае, если груз не был выдан, исковая давность сокращается до 6 месяцев с момента, когда он должен был быть выдан. Регрессный иск может быть заявлен лицом в течение 90 дней с момента удовлетворения претензии или получения уведомления о возбуждении процесса против него.

Иск может быть заявлен по выбору истца в государственный компетентный суд или, если имеется арбитражная оговорка, в арбитраж (третейский суд) только:

- по месту нахождения основного коммерческого предприятия ответчика;
- по месту заключения контракта международной мультимодальной перевозки, если ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен контракт;
- по месту принятия груза оператором или месту выдачи груза грузополучателю;
- в любом другом месте, если оно указано в контракте или юрисдикционной оговорке.

При этом, Договаривающиеся государства не лишены права осуществлять юрисдикцию по вопросам предварительных или обеспечительных мер.

Часть VI – Дополнительные положения (ст. 28–31).

Положения контракта не могут противоречить или изменить положения Женевской конвенции, в ином случае – эти положения недействительны с сохранением действительности всех остальных положений документа. Это не касается возможности увеличения ответственности Оператора, распределения убытков по общей аварии, прав и обязанностей по ряду международных договоров об ответственности владельцев морских судов, а также применения императивных положений другого международного договора.

Часть VII – Таможенные вопросы (ст. 32) и Приложение к Женевской конвенции «Положения по таможенным вопросам, относящимся к международным смешанным перевозкам грузов».

Договаривающиеся государства разрешают использовать процедуру свободного таможенного транзита при международных мультимодальных перевозках.

Таможенный транзит подразумевает процедуру, в соответствии с которой грузы транспортируются под таможенным контролем из одной таможни в другую без подробного досмотра (как правило, контроль таможенных пломб и иные похожие меры) и без взимания ввозных/вывозных пошлин.

Документ принимается в качестве описательной части таможенного транзитного документа. К Женевской конвенции прилагается форма таможенного транзитного документа.

Часть VIII – Заключительные положения (ст. 40).

Государства не могут делать оговорки к Женевской конвенции.

Для вступления в силу необходимо подписание Женевской конвенции со стороны 30-ти государств.

Женевская конвенция может быть пересмотрена и в нее могут быть внесены правки путем созыва конференции Договаривающихся государств по инициативе не менее чем одной трети Договаривающихся государств.

2.1.3. Система ответственности оператора мультимодальной перевозки грузов, установленная Женевской конвенцией.

Важнейшим вопросом, который должна была решить Женевская конвенция, являлся вопрос установления системы ответственности Оператора. Данному вопросу посвящена часть III Женевской конвенции (ст. 14–21).

Оператор (включая его служащих, агентов, контрагентов, оказывающих услуги во исполнение контракта международной мультимодальной перевозки) несет ответственность за ущерб, возникший в результате задержки доставки, повреждения, утраты груза с момента принятия груза от грузоотправителя (включая его служащих, агентов) и до момента, когда Оператор вручит груз грузополучателю (служащему, агенту) (ч. 1, п. «а» ч. 2 ст. 14).

Независимо, основан ли иск грузоотправителя к Оператору, его служащему, агенту или субподрядчику, на договоре, деликте или ином правовом основании, ответственность Оператора имеет нижеследующие пределы, если более высокие пределы не установлены в документе мультимодальной перевозки (ч. 6 ст. 18) или не предусмотрены подлежащей применению одномодальной конвенцией или императивной нормой национального права (ст. 19):

- ущерб в результате задержки в доставке не может превышать сумму в размере двух с половиной сумм провозных платежей, подлежащих уплате за задержанный доставкой груз, при этом такая сумма не может превышать общую сумму провозных платежей по договору международной мультимодальной перевозки (ч. 4 ст. 18);

- если международная мультимодальная перевозка включает морской этап, то сумма ущерба не может превышать 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, при этом, такой предел будет определяться той из двух указанных сумм, которая окажется выше (ч. 1-3 ст. 18).

- если морской этап отсутствует, то размер ответственности Оператора не может превышать 8,33 расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза (ч. 3 ст. 18).

Совокупный размер ответственности Оператора за задержку в доставке, повреждение, утрату груза не может превышать пределов ответственности Оператора при мультимодальной перевозке с морским этапом и без такого:

- если Оператор докажет, что часть задержки, повреждения, утраты груза произошли не по его вине – Оператор несет ответственность только за часть задержки, повреждений, утраты, которые возникли по его вине (ст. 17).

- если Оператор докажет, что он принял все меры, которые могли разумно требоваться во избежание обстоятельств и их последствий, в результате воздействия которых груз был поврежден или утрачен или произошла задержка доставки (ч. 1 ст. 16) – ответственность исключается;

Однако, Оператор, его служащие, агенты и субподрядчики теряют право на ограничение ответственности, если доказано (как мы полагаем, грузоотправителем/грузополучателем), что задержка в доставке, повреждение или утрата груза произошли вследствие их либо целенаправленного действия или бездействия, либо безответственного действия или бездействия в ходе которого Оператор, его служащие, агенты или субподрядчики понимали возможность задержки, повреждения или утраты груза (ст. 21).

Расчетной единицей, используемой для исчисления величины ущерба, которой ограничивается ответственность Оператора, является единица

«специального права заимствования» Международного валютного фонда (ч. 1 ст. 31).

Специальные права заимствования (СПЗ; англ. - Special Drawing Rights) — условная расчетная единица Международного валютного фонда, используемая при расчетах между странами и для предоставления кредитов. СПЗ представляют собой сумму резервных платежей государств в резервной системе. У СПЗ, подобно иным иностранным валютам, есть курс валюты, устанавливаемый Центральными банками.

В дату вынесения судебного/арбитражного решения или согласованную сторонами, суммы расчетных единиц, величиной которых ограничивается ответственность, переводятся в национальную валюту по установленному курсу.

При этом, не все государства являются членами МВФ, а значит, не все из них имеют курс СПЗ. В этом случае государство само устанавливает способ исчисления СПЗ, или оно в любое время может заявить, что пределы ответственности считаются не по расчетным, а по валютным единицам (ВЕ). ВЕ это стоимость в национальной валюте 65,5 миллиграммов золота пробы 900/1000

В связи с этим, меняется выражение лимитов ответственности Оператора. Это либо 13 750 ВЕ за место или другую единицу отгрузки либо 41,25 ВЕ за один килограмм веса брутто для мультимодальных перевозок с морским этапом. При отсутствии морского этапа - 124 ВЕ.

О выбранном способе исчисления СПЗ государства сообщают депозитарию в ходе присоединения к Женевской конвенции. Также, при переходе к использованию ВЕ, а затем каждый раз когда происходит такой переход, государства тоже сообщают депозитарию.

Таким образом, Женевская конвенция устанавливает концепцию единой (англ. — «uniform») ответственности Оператора мультимодальной перевозки, предусматривающая применение правил ответственности

Женевской конвенции независимо от этапа перевозки одним видом транспорта, на котором происходит утрата, повреждение или задержка

§2.2. Роттердамские правила.

Роттердамские правила были приняты в декабре 2008 г. и установили обязательные стандарты ответственности за утрату или ущерб, возникающие в результате международной морской перевозки грузов, и, являются современной альтернативой²⁴ более ранних международных конвенций в этой области, а именно Гаагских правил 1924 г., Гаагско-Висбийских правил 1968 г. и Гамбургских правил 1978 г. Однако, в отличие от этих конвенций, действующих в настоящее время, Роттердамские правила также применяются к мультимодальным перевозкам, включающим международный морской этап.²⁵ Вследствие того, что Роттердамские правила являются довольно объемным документом, который призван подробнейшим образом урегулировать международную морскую перевозку грузов, которая не является объектом настоящего исследования, Роттердамские правила будут рассмотрены нами только в той части, в которой они посвящены международной мультимодальной перевозке грузов.

2.2.1. История принятия Роттердамских правил.

Роттердамские правила начали разрабатываться в то время, когда уже имелись Женевская конвенция и Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов мультимодальных перевозок 1992 г. и опыт их разработки и принятия. По этой причине необходимо уделить особое внимание истории разработки Роттердамских правил, дабы при анализе проблем и способах их решения, понять, в какой же момент был сделан «поворот не туда».

В 1968 г. Гаагские правила 1924 г. были обновлены Висбийским протоколом и стали Гаагско-Висбийскими правилами, но внесенных изменений все равно оказалось недостаточно, изменения были

²⁴ Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов. // Официальный сайт Комиссии ООН по международной торговле: [сайт]. — URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status (дата обращения: 10.04.2023).

²⁵ Там же.

незначительными. Гаагско-Висбийские правила по-прежнему распространялись только на договоры морской перевозки без каких-либо положений о мультимодальных перевозках, несмотря на начало использования контейнеров после 1965 года. В 1978 году были приняты Гамбургские правила, которые были призваны обеспечить одновременно современное и в то же время не предвзятое в пользу операторов морских судов регулирование. Хотя Гамбургские правила были с воодушевлением приняты развивающимися странами, развитые государства продолжали придерживаться Гаагских и Гаагско-Висбийских правил. Гамбургские правила же вступили в силу только в 1992 году.

К началу 2000-х годов международно-правовое регулирование мультимодальных перевозок в плане унификации находилось в крайне плачевном состоянии.

Судите сами, к этому времени международная торговля с доставкой товара по принципу «от двери до двери (door-to-door)» с задействованием двух или более видов транспорта продолжала расти и по всем прогнозам рост в будущем должен был быть еще больше. В то же время в мире не существовало ни одного международного договора, который бы ввел унифицированный режим ответственности за повреждение, утрату или задержку при мультимодальной перевозке: Женевская конвенция не вступила в силу; Правила ЮНКТАД/МТП 1992 года носят субправовой характер и не способствуют унификации; в сфере морских перевозок одновременно существуют три режима ответственности по Гаагским, Гааго-Висбийским, Гамбургским правилам, каждым из которых пользуются разные государства.

В такой ситуации наиболее заинтересованным в развитии мультимодальных перевозках государствам не оставалось ничего иного, как уповать на международные договоры, регулирующие перевозку одним видом транспорта (далее для краткости будем называть их одномодалными перевозками), заключать региональные и межрегиональные международные

договоры по мультимодальной перевозке²⁶, разрабатывать национально-правовое регулирование данного вопроса. Международные негосударственные организации тем временем разрабатывали стандартные условия транспортных документов (например Коносамент ФИАТА²⁷ 1992 г., Мультидок БИМКО²⁸ 1995 г.).

В результате международное регулирование мультимодальных перевозок стало фрагментированным и очень сложным. Все труднее стало определять право применимое к той или иной ситуации. Наиболее острым вопросом стоял в области ответственности оператора смешанной перевозки. Разные нормативные акты устанавливали разные режимы ответственности, ее пределы, сроки исковой давности.

Осознавая всю опасность сложившейся ситуации для бесперебойной международной торговли, ряд организаций, такие как Комиссия Европейских сообществ, Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) ООН и ЮНКТАД инициировали исследование с целью поиска возможного решения данной проблемы.

В то же время, в 1996 году Комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) в лице своей Рабочей группы по электронной коммерции работала над проблемой выдачи транспортных документов и их замене электронными аналогами. В ходе этой работы обнаружилось огромная разница в национальных и региональных подходах к решению вопросов транспортных документов, которые не были урегулированы

²⁶ 1) Andean Community Decision 331 of 1993 as modified by Decision 393 of 1996 on International Multimodal Transport. // Official website of Organization of American States. – URL: <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec331e.asp> (дата обращения: 10.04.2023).

2) Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods: dated 27.04.1995. / MERCOSUR // Implementation of Multimodal Transport Rules: Report prepared by the UNCTAD secretariat. – URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf> (дата обращения: 10.04.2023).

3) Agreement on International Multimodal Transport, November 1996. / ALADI. // Report prepared by the UNCTAD secretariat. – URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf> (дата обращения: 10.04.2023).

4) 12) Draft ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport. / ASEAN. // Report prepared by the UNCTAD secretariat. – URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf> (дата обращения: 10.04.2023).

²⁷ Международная федерация экспедиторских ассоциаций (англ. - International Federation of Freight Forwarders Associations).

²⁸ Балтийский и международный морской совет (англ. - Baltic and International Maritime Council).

международными договорами, в особенности в сфере морских перевозок. Рабочая группа выдвинула логичное предложение, что прежде чем создавать электронные документы для морских перевозок, необходимо, в принципе, установить единообразное международно-правовое регулирование тех вопросов морской перевозки, где такого единообразия нет. При этом, было особенно подчеркнуто, что поскольку по вопросам ответственности уже имеются принятые международные договоры, ЮНСИТРАЛ не будет затрагивать их в международном инструменте, который будет разработан, ибо есть опасность внесения еще большей неопределенности.²⁹ Подготовку проекта документа ЮНСИТРАЛ предложил провести КМИ.

Исследование КМИ было посвящено транспортным документам, фрахту, мертвому фрахту, демереджу, залогом, обязательствам грузоотправителя/грузополучателя, сдачи груза и правам распоряжения. Однако, в результате своих исследований КМИ понял, что, фактически, морская перевозка — это лишь небольшая часть пути, которую проделывает груз от отправителя до получателя. В связи с этим в июне 2000 г. КМИ предложил 33-й сессии Комиссии ЮНСИТРАЛ разработать «гармонизирующий инструмент», который регулировал бы отношения, в том числе, до и после морского этапа перевозки. Это потребовало рассмотрения вопроса ответственности и его включения в проект договора, который был почти готов. По итогу, лишь одна статья об ответственности оператора перевозки была включена в проект договора.³⁰ Результатом стало, что на международной конференции КМИ в Сингапуре в феврале 2001 года был принят проект договора, изначально разработанного под морскую перевозку представителями сообщества морских перевозчиков и, по сути,

²⁹ Report of the United Nations Commission on International Trade Law on the work of its twenty-ninth session // UNCITRAL Document A/51/17. - 14 August 1996. - https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/19-09955_e_ebook.pdf (дата обращения: 16.04.2023). Paras. 210–215.

³⁰ 1) Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]. // UNCITRAL Document A/CN.9/WGIII/WP.56. - 8 September 2005. - URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).

2) Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea. // UNCITRAL Document A/CN.9/WGIII/WP.21. - 8 January 2002. - URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).

регулирующего исключительно данный вид перевозки, однако на последнем этапе путем незначительного изменения его сфера была распространена на огромное число контрактов международной мультимодальной перевозки.

В июле 2001 года Комиссия ЮНСИТРАЛ на своей 34-й сессии после отчета КМИ, в котором они пообещали закончить работу к декабрю 2001, учреждает Рабочую группу по вопросам правового регулирования перевозок (англ. – Working Group on Transport Law) для наблюдения за проектом. Рабочую группу предлагалось наделить широкими полномочиями, в том числе по изучению вопроса мультимодальных перевозок. Однако, эта идея встретила противодействие некоторых делегаций, которые обосновали свою позицию тем, что проект, подготовленный КМИ, был разработан для морских перевозок, а не мультимодальных. Мандат Рабочей группы ограничился морской перевозкой, но с оговоркой, что Рабочей группе будет предоставлено право «исследовать желательность и осуществимость работы также с транспортными операциями "от двери до двери" и, в зависимости от результатов этих исследований, рекомендовать Комиссии соответствующее расширение сферы ее мандата».³¹

Как КМИ и обещала, заверченный проект договора был представлен в декабре 2001 года, а в апреле 2002 в Нью-Йорке состоялась первая встреча Рабочей группы по обсуждению проекта. Начиная с нее и на протяжении множества сессий Рабочей группы самым активным образом обсуждался вопрос о возможности распространения, фактически, договора по морской перевозки на мультимодальные перевозки. Было высказано множество позиций, несогласных с включением в сферу действия будущего договора мультимодальных перевозок. Сторонники данной идеи наоборот пытались всячески продавить мысль о расширении сферы действия проекта, вплоть до подмены понятий, когда понятие «мультимодальная перевозка» попытались

³¹ Report of the United Nations Commission on International Trade Law on its thirty-fourth session. // UNCITRAL Document A/56/17. - 27 July 2001. – URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V01/861/06/PDF/V0186106.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).

замаскировать под новым термином «море плюс». Представители ФИАТА довольно метко высказались по этому поводу на 11-й сессии:

«... проект документа изначально задумывался как проект, регулирующий морские перевозки, что было очевидно во всех его положениях, и поэтому его сфера действия должна ограничиваться охватом «от порта до порта»... подход «от двери до двери», отстаиваемый Рабочей группой, в действительности является мультимодальной перевозкой, и Рабочая группа должна позаботиться о том, чтобы использовать точные формулировки при описании различных вариантов, которые она рассматривает... выражение «море плюс» является просто эвфемизмом для распространения регулирования морских перевозок права на перевозки по суше...»³²

Несмотря на доводы представителей делегаций настроенных скептически или прямо отрицательно по отношению к распространению регулирования морских перевозок на мультимодальные Рабочая группа все же приняла решение, что будущий договор будет распространяться на все мультимодальные перевозки, включающие морской этап, вне зависимости от значимости и величины расстояния, проходимого грузом на том или ином виде транспорта.³³

Таким образом, проект устанавливавший правовой режим морской перевозки был распространен на мультимодальные перевозки, в ходе которых обязательно используется морской этап. Это также отразилось и в наименовании проекта документа: «Проект инструмента о полностью или частично морской перевозке грузов (Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea])».³⁴

³² Report of the Working Group on the work of its eleventh session. // UNCITRAL Document A/CN.9/ 526, 2003. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/839/78/PDF/V0383978.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).

³³ Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session. // UNCITRAL Document A/CN.9/510. - 7 May 2002. - URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/541/91/PDF/V0254191.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023). Paras. 241–244.

³⁴ Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]. // UNCITRAL Document A/CN.9/WG.III/WP.32. - 4 September 2003. - URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/877/01/PDF/V0387701.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).

В 2008 году, после многолетних обсуждений, работа над проектом была завершена. Он был одобрен ЮНСИТРАЛ и принят Генеральной Ассамблеей ООН 11 декабря 2008 г., а торжественная церемония подписания состоялась 23 сентября 2009 г. в Роттердаме (отсюда, собственно, и неофициальное название – Роттердамские правила).

В число государств, подписавших на данный момент Роттердамские правила, в отличие от Женевской конвенции входят такие развитые государства, как США, Франция, Швейцария, Нидерланды, Швеция, Дания. Всего на данный момент Роттердамские правила подписали 25 государств³⁵, на которые, приходится 25 процентов объема мировой торговли.³⁶ В то же время ни одно из этих государств не ратифицировало Роттердамские правила. Ратификацию произвели только 5 развивающихся государств (для вступления в силу необходимо 20 ратификаций): Бенин, Камерун, Конго, Испания, Того.

Роттердамские правила получили поддержку от Всемирного совета судоходства, а в 2010 году Палата делегатов Американской ассоциации юристов одобрила резолюцию в поддержку ратификации Роттердамских правил со стороны США.

На основе состава государств, подписавших Роттердамские правила напрашивается вывод, что система международно-правового регулирования в них в наибольшей степени ответила на запрос крупных судоходных держав, а точнее, представителей крупного бизнеса в данной сфере, но все же сделали это не до конца. Представляется, что подписание Роттердамских правил со стороны развитых государств стало исключительно своеобразным сигналом их одобрения системы сетевой ответственности, установленной в Роттердамских правилах. В то же время данный международный договор не

³⁵ Статус текстов: Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год) (Роттердамские правила). — Текст: электронный // Официальный сайт Комиссии ООН по международной торговле : [сайт]. — URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status (дата обращения: 10.04.2022).

³⁶ Teoh, A. UN shipping convention ready for Australia / A. Teoh. // Dynamic Export. — 2009. — № 3.

предоставил международному сообществу целостного правового регулирования международных перевозок «море плюс».

2.2.2. Общая характеристика Роттердамских правил.

Роттердамские правила были призваны внести единообразие в правовой режим, регулирующий международную морскую перевозку грузов, учесть современную практику перевозки, включая контейнеризацию и договоры перевозки «от двери до двери», использование электронных транспортных документов, повысить правовую определенность и коммерческую предсказуемость в международной перевозке грузов, облегчить доступ к новым возможностям для ранее удаленных сторон и рынков.

Роттердамские правила состоят из преамбулы, 18 глав, 96 статей. Для краткого описания вопросов, которые покрыл этот большой международный договор (статей в два раза больше, чем в Женевской конвенции), приведем названия глав и кратко раскроем содержание тех, которые актуальны для настоящего исследования:

Глава 1. Общие положения.

Контрактом перевозки является контракт по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор предусматривает морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке (п. 1 ст. 1 Роттердамских правил).

Толкование осуществляется исходя из международного характера документа и необходимости содействовать достижению единообразия в применении и проявлению добросовестности в международной торговле.

Глава 2. Сфера применения.

Для того, чтобы контракт перевозки регулировался Роттердамскими правилами сторонами должны быть совокупно соблюдены следующие условия:

- контракт перевозки обязательно должен предусматривать морскую перевозку (ч.1 ст. 1);

- место получения груза и место сдачи груза находятся в разных государствах и порт погрузки для морской перевозки и порт разгрузки для этой же морской перевозки находятся в разных государствах, при этом хотя бы одно из этих мест находится в государстве-участнике Роттердамских правил (ч. 1 ст. 5);

- контрактом не оформляется линейная перевозка чартером или использование судна/пространства на нем, а также не оформляется нелинейная перевозка (только если стороны ранее не заключили чартер или контракт на использование судна/пространства на нем, а также если выданы транспортный документ или транспортная электронная запись), или первоначальной стороной чартера или договора перевозки не является перевозчик и грузополучатель/контролирующая сторона/держатель (ст. 6-7).

Глава 3. Транспортные электронные записи.

Глава 4. Обязательства перевозчика.

Глава 5. Ответственность перевозчика за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза.

Вопрос будет рассмотрен подробнее в дальнейшем (см. п. 2.2.3.)

Глава 6. Дополнительные положения, касающиеся конкретных стадий перевозки.

В случае, если утрата, повреждение или обстоятельство, ведущие к задержке в сдаче груза, возникают в период ответственности перевозчика, но до погрузки на судно или выгрузки из судна, то:

- применяются положения международного договора, применимого к перевозке одним видом неморского транспорта, если грузоотправитель заключил отдельный прямой договор с перевозчиком;

- применяются положения одноmodalного международного договора, которые конкретно предусматривают ответственность перевозчика, ее ограничение или срок для предъявления иска;

- применяются положения одноmodalного международного договора, если он устанавливает, что его положения не могут быть нарушены в принципе или в ущерб грузоотправителю.

Глава 7. Обязательства грузоотправителя перед перевозчиком.

Глава 8. Транспортные документы и транспортные электронные записи.

Глава 9. Сдача груза.

Глава 10. Права контролирующей стороны.

Глава 11. Передача прав.

Глава 12. Пределы ответственности.

Вопрос будет рассмотрен подробнее в дальнейшем (см. п. 2.2.3.)

Глава 13. Срок для предъявления иска.

Срок исковой давности по нарушениям обязательств равняется двум годам. Этот срок может быть продлен по заявлению ответчика, адресованного истцу.

Глава 14. Юрисдикция. Глава 15. Арбитраж.

Содержатся довольно подробные (для подобных материальных конвенций) положения о процессуальных вопросах: соглашение о выборе суда, применение ареста и мер предварительного или обеспечительного характера, объединение и перенос исков, признание и приведение в исполнение.

Глава 16. Действительность договорных положений.

Ничтожными являются:

- положения контракта перевозки прямо или косвенно ограничивающие или исключаящие обязательства или ответственность перевозчика;

- положения контракта перевозки о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза;

- положения контракта перевозки, прямо или косвенно ограничивающие, расширяющие, исключаяющие обязанности или ответственность грузоотправителя, грузополучателя;

Глава 17. Вопросы, не регулируемые Конвенцией.

Роттердамские правила не затрагивают применения положений международных конвенций, действующих на дату вступления Роттердамских правил в силу и регулирующих воздушную, автомобильную, железнодорожную, внутреннюю водную перевозки грузов, и будущих поправок к ним.

Не затрагивается применение международных договоров или внутреннего права, регулирующие общее ограничение ответственности судовладельцев.

Глава 18. Заключительные положения.

Присоединяющиеся государства обязаны денонсировать Международную конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года, и все протоколы и изменений к ней, а также Конвенцию Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года

Оговорки не допускаются.

Региональная организация экономической интеграции (интеграционное объединение) также вправе принять Роттердамские правила.

По просьбе одной трети участников могут быть пересмотрены.

2.2.3. Система ответственности по Роттердамским правилам.

Ключевым вопросом Роттердамских правил, как в случае и с Женевской конвенцией, а скорее даже в продолжение Женевской конвенции, явился вопрос урегулирования ответственности при перевозке «море плюс».

Ответственность перевозчика ставится в зависимость от факта доказанности истцом, что утрата, повреждение или задержка произошли в период ответственности перевозчика и вызваны действием или бездействием

перевозчика исполняющей стороны, капитана или экипажа судна, служащих перевозчика или исполняющей стороны.

Даже в случае доказанности вышеуказанных фактов истцом, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности, если докажет, что в этом нет его вины, вины исполняющей стороны, капитана или экипажа судна, служащих перевозчика или исполняющей стороны.

Разработчики Роттердамских правил установили, что к отдельным стадиям перевозки применяются специфические для данного определенного вида транспорта положения об ответственности; исключения составляют случаи, когда нельзя определить, во время какой части перевозки был утрачен или поврежден груз – тогда применяются общие правила.³⁷

Роттердамские правила ушли от концепции единой ответственности и приблизились к сетевой ответственности, хотя и не в чистом виде – был выработан режим ограниченной сетевой ответственности. Не морские этапы мультимодальной перевозки регулируются соответствующими транспортными конвенциями о перевозке грузов одним видом транспорта только в части ответственности перевозчика, ее ограничения и срока предъявления иска, если момент задержки доставки, повреждения или утраты груза можно установить. Все остальные вопросы не морских этапов мультимодальной перевозки регулируются Роттердамскими правилами. Другая транспортная конвенция будет иметь преимущество по сравнению с Роттердамскими правилами, если применение данной конвенции к определенной, не морской, части перевозки является обязательным, и когда данная конвенция применялась бы, если бы имел место отдельный договор на эту часть перевозки с перевозчиком данного вида транспорта.

Если момент задержки, повреждения, утраты груза обнаружить невозможно, к не морским этапам применяются Роттердамские правила.

³⁷ Sturley M.F., Fujita T., Ziel G. The Rotterdam Rules. The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. / M. F. Sturley, T. Fujita, G. Ziel. // Sweet & Maxwell, 2010. P. 327.

Сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, в том числе причиненные задержкой, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза. Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, в ее отсутствие, на основе рыночной цены либо, в отсутствие и биржевой цены, и рыночной цены, путем ссылки на обычную стоимость грузов такого же рода и качества в месте их сдачи.

В зависимости от того, какая сумма выше, предел ответственности за утрату или повреждение груза составляет 875 расчетных единиц за место (другую единицу отгрузки; контейнер тоже рассматривается как одна единица отгрузки) или 3 расчетные единицы за один килограмм веса брутто оспариваемого груза. Исключение составляет ситуация, когда стоимость груза оговорена в контракте перевозки или в контракте установлена сумма даже большая, чем сумма ограничения ответственности. За повреждения или утрату, причиненные задержкой, ответственность ограничивается 2,5-кратному размеру фрахта, подлежащему уплате в отношении задержанного сдачей груза.

Расчетная единица – это единица СПЗ как она определена МВФ. Для расчета конкретных сумм СПЗ переводится в национальную валюту по методу исчисления устанавливаемому МВФ (для членов МВФ) и по установленному государством методу (если государство не участвует в МВФ).

Презюмируется соответствие сданного груза условиям контракта, если грузополучатель не уведомил о повреждении или утрате в течение 7 дней после сдачи груза; или о задержке в течение 20 дней.

Право на ограничение ответственности нивелируется, если утрата, повреждение, в том числе вследствие задержки, причинены личного действия или бездействия лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенного с намерением причинить такой ущерб, или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

На этом, мы закончим рассмотрение фактических сторон Женевской конвенции и Роттердамских правил и перейдем к анализу проблем данных международных договоров, а также попробуем предложить способы их решения.

ГЛАВА 3. ВАРИАНТЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Факт колоссального роста мультимодальных, чаще всего контейнерных перевозок, был рассмотрен нами во введении.

В этой же части настоящей работы представляется необходимым рассмотреть, какие проблемы Женевской конвенции 1980 и Роттердамских правил стали причинами, по которым данные международные договоры не набрали необходимого количества ратификаций, а также, как данные проблемы возможно решить. Поиск проблем неизбежно будет включать субъективное мнение автора, однако мы все же постараемся найти и выделить объективно существующие проблемы.

Для изложения проблем и способов их решения в структурированном виде, мы будем следовать общей логике структуры рассматриваемых международных договоров.

§3.1. Проблемные аспекты Женевской конвенции 1980 и способы их решения.

Спустя два десятилетия после неудачной попытки принять Женевскую конвенция, рост мультимодальных перевозок не остановился, а наоборот возрос огромными темпами.

Осознавая это, ЮНКТАД на своей 10 конференции в феврале 2000 года, утвердила план действий «TD/386». После подготовки исследования о применении законов и правил, применимых к мультимодальным перевозкам, секретариатом (UNCTAD/SDTE/TLB/2 и Add.1) было созвано специальное совещание экспертов по мультимодальным перевозкам, на котором была рассмотрена существующая ситуация в отношении регулирования мультимодальных перевозок. Ввиду большого разнообразия регулирования на международном уровне Совещание рекомендовало Секретариату ЮНКТАД изучить возможность принятия

нового международного документа с учетом мнений всех заинтересованных сторон, как государственных, так и частных.³⁸

В результате к 2003 году Секретариат ЮНКТАД подготовил доклад, название которого можно перевести как «Мультимодальные перевозки: осуществимость международно-правового инструмента (англ. –«Multimodal transport: The feasibility of an international legal instrument»)». Ценнейшей частью этого доклада стали результаты проведенного Секретариатом ЮНКТАД опроса государств, заинтересованных международных межгосударственных и негосударственных организаций, а также ряда экспертов в этой области по ряду вопросов, касающихся международной мультимодальной перевозки грузов в целом, и проблем Женевской конвенции в частности. Свои ответы представили всего 109 субъектов: из них 60 развитых и развивающихся государств (напомним, что для вступления в силу Женевской конвенции требовались всего 30 ратификационных грамот) и 49 представителей бизнеса.

Дабы не заниматься выдумыванием проблем Женевской конвенции 1980, которые, как нам кажется, являются таковыми, мы будем опираться на указанный доклад для отбора проблем как фактов, о которых сказали свое слово государства. Отметим также, что из этого доклада мы будем брать преимущественно статистические данные, ибо помимо них доклад содержит выводы ЮНКТАД, которые, на наш взгляд, необъективно стараются сместить акцент на необходимость перенять будущее регулирование мультимодальных перевозок у Женевской конвенции 1980 как своего детища.

Итак, проблемы Женевской конвенции 1980 следующие:

1) Несвоевременность принятия конвенции.

Проблема, которую можно назвать исторической или проблемой отсутствия объективных предпосылок: вследствие того, что мультимодальные перевозки в исторической перспективе были относительно

³⁸ Multimodal transport: the Feasibility of an international legal instrument: Report by the UNCTAD secretariat. // UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 2003. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf (дата обращения 11.04.2023).

новы на момент составления Женевской конвенции и еще не достигли таких объемов как на начало 20 века. Это повлекло то, что составители базировались на представлениях того, как должны быть урегулированы международные мультимодальные перевозки, не видя достаточного практического опыта регулирования (а значит и ошибок) таких перевозок, воплощенного в национальных законах. Мы можем сравнить это с процессом подготовки Венской конвенции 1980 г., которая составлялась, в буквальном смысле, параллельно Женевской конвенции, но которая для выработки соответствующего регулирования имела невероятно огромный массив национальных законов по регулированию купли-продажи – сделки, развивавшейся с начала времен человечества и, самое главное, суть которой не изменилась. В то же время, сделки по перевозке за XIX и XX столетия изменились кардинально за счет технического прогресса. Таким образом, в то время, когда конференция по подготовке Венской конвенции 1980 г. имела возможность снимать сливки юридической мысли и коммерческой практики с лучших законов и обычаев, регулировавших куплю-продажу, адаптируя их к трансграничному характеру сделок и находя баланс интересов, составители Женевской конвенции, вынуждены были хотя и не во всем, но во многом, решать вопросы регулирования мультимодальных перевозок, ответы на которые национальные законодатели еще даже не пытались дать.

Решение данной проблемы уже явлено действительностью – объем мультимодальных перевозок колоссально вырос и необходимость выработки унифицированного международно-правового регулирования является очевидной.

2) Сложность и недостаточная прозрачность Женевской конвенции 1980, которая позволила бы оценить предоставляемые ею преимущества и выгоды.

Если обратиться к тексту Женевской конвенции 1980 некоторые ее положения пестрят отсылочными и бланкетными нормами, которые отсылают не только к другим статьям самой конвенции, но и к другим

международным договорам и устанавливаемым в них режимам ответственности. Ярчайшим примером является ст. 18, посвященная пределам ответственности Оператора, которая к тому же отсылает к статье 31, определяющей понятие расчетной единицы для определения конкретного размера Оператора, и являющейся не менее запутанной, чем ст. 18. Помимо этого, государства прямо указали на чрезмерность включения положений о таможене. В связи с этим у предпринимателя, даже имеющего в своем штате юриста, вряд ли получится просчитать и адекватно оценить все риски и возможность получения адекватной компенсации при утрате или повреждении груза. Более того, зачастую штатные юристы не специализируются на международных перевозках, если речь не идет о компаниях, осуществляющих перевозки.

Решение данной проблемы видится в первую очередь в максимальном устранении бланкетных норм, отсылающих к другим международным договорам. В связи с этим, можно буквально продублировать в Женевской конвенции 1980 положения широко используемых международных договоров об одномодальных перевозках всеми видами транспорта. Статьи, которые будут включать такие положения необходимо сделать максимально схематичными для удобства их применения. Пусть это сделает статьи больше по объему, но они все будут перед глазами предпринимателя, который будет заключать контракт мультимодальной перевозки. Вообще крайне важным представляется положить в основу конвенции принцип создания ее для людей, не являющихся юристами.

3) Избрание императивного метода регулирования отношений по международной мультимодальной перевозке грузов.

Только 58% респондентов ответили, что международный договор должен использовать императивный метод регулирования отношений по международной мультимодальной перевозке грузов, так как это позволит обеспечить международное унифицированное регулирование. 35% респондентов, напротив, заявили что международная конвенция должна

использовать диспозитивный метод регулирования, поскольку так государства быстрее их согласуют, а уже после вступления в силу и начала применения конвенции, в которой будет установлена простая и предсказуемая система ответственности Оператора, применяемая по соглашению сторон контракта, рыночные механизмы сделают ее широко применяемой и тем самым поспособствуют международной унификации.

Обоснованными являются обе позиции. Следовательно, в решении проблемы об избрании метода правового регулирования необходимо найти определенный компромисс. В данной связи нельзя не обратить внимание на ст. 6 Конвенции ООН о договорах международной купли-продажи товаров (далее – Венская конвенция 1980 г.), разработчики которой дали сторонам довольно большую свободу контракта – у сторон контракта международной купли-продажи есть возможность исключить применение Венской конвенции полностью или в части и даже более того, изменить действие какого-либо положения при условии соблюдения императивных требований к форме сделки. Так как правильность выбора метода правового регулирования определенного вида отношений является основой успешного функционирования нормативно-правового акта, представляется разумным рассматривать Венскую конвенцию 1980 г., к которой присоединилось большинство государств мира как пример избрания правильного метода правового регулирования.

В то же время, полностью копировать метод регулирования Венской конвенции 1980 нельзя. Необходимо учитывать специфику сферы международных перевозок грузов. Рынок услуг международной перевозки по сравнению с международной торговлей существенно более ограничен и монополизирован, что может привести к злоупотреблениям диспозитивным методом регулирования со стороны крупных перевозчиков, путем разработки проформы контракта перевозки, в котором сразу будет заложено исключение применения ключевых условий международного договора. Первое, что будет изменено такой проформой – система ответственности Оператора. Учитывая,

что данные положения являются «сердцем» конвенции, изменив их, все остальное регулирование потеряет смысл. В связи с этим, необходимо будет сделать положения об ответственности, а именно основания ответственности, период ответственности, пределы ответственности, исключения из ответственности, а также положения о форме контракта, императивными. Все остальные положения конвенции логичнее сделать диспозитивными, дабы у сторон была возможность выстроить контрактные отношения максимально удобно для себя.

Возможность успешного базирования международного договора на таком «компромиссном» методе правового регулирования подтверждается применением в коммерческом обороте Правил ЮНКТАД/МТП 1992 г., которые являясь субправовым документом не являются обязательными для сторон по умолчанию, но за счет эффективности регулирования, которое в них изложено, участники рынка достаточно часто прибегают к их успешному использованию.

Затрагивая вопрос унификации регулирования международных мультимодальных перевозок, следует отметить, что указав на возможность государств-участников принимать все и любые меры в сфере мультимодальных перевозок для достижения национальных и коммерческих интересов, составители Женевской конвенции 1980, заложили проблему ухода от сближения национальных законов в данной сфере. Данное положение должно быть пересмотрено. Наоборот, вкладом в процессы унификации регулирования международных мультимодальных перевозок, будет положение об обязательстве государств-участников стремиться к принятию национальных законов на основании, определенных принципов, способствующих сближению национальных правовых систем. В то же время, дабы такое обязательство не носило декларативных характер, составителям, возможно, необходимо было озаботиться выработкой механизма по стимулированию сближения национальных правовых систем в сфере мультимодальных перевозок или даже осуществить подготовку модельного

закона о мультимодальной перевозке, который государства могли бы взять на вооружение.

4) Связь с конвенциями, регулирующими одномодальную перевозку.

Женевская конвенция 1980, как было отмечено выше, была разработана спустя всего 15 лет после широкого внедрения в международную перевозку транспортного контейнера и поэтому не могла не вобрать в себя идеи и положения из одномодальных конвенций о перевозках грузов.

О чем же нам говорит указание подобной проблемы государствами? Возможно, одним из факторов, способствующих вступлению в силу международного договора, регулирующего международную мультимодальную перевозку, станет разработка принципиальной новой системы ответственности, которая никак не будет связана с существующими одномодальными конвенциями. С другой же стороны, широкий круг участников одномодальных конвенций и большой опыт их применения предпринимателями могут еще более оттолкнуть государства от международного договора с «революционной» системой ответственности.

Представляется неразумным совершенный отказ от существующего регулирования перевозок. Как мы уже упоминали, рациональнее будет продублировать все положения одномодальных конвенций, на которые имеется ссылка, в тексте международного договора, выстроить их в простую для понимания систему или даже алгоритм, а также частично унифицировать их.

Необходимо отметить, что государства желают видеть будущее регулирование международных мультимодальных перевозок именно в новом международном договоре, а не пересмотре существующих.

При этом мультимодальная конвенция должна быть построена на принципе исключения доминирования одного из этапов перевозки на другие, то есть варианты «море плюс», «железная дорога плюс» и подобные неприемлемы. Одномодальные перевозки должны регулироваться своими

международными договорами, а мультимодальные перевозки отдельной конвенцией. Новая конвенция о мультимодальных перевозках должна базироваться на всеобщем и равном охвате видов транспорта, так как это позволит выстроить все регулирование и, в частности, систему ответственности, которое будет универсально применимо к любой комбинации видов транспорта без распространения режима одной перевозки на все остальные.

Международное сообщество в то же время подтверждает свою полную готовность участвовать в разработке такого международного договора.

5) Проблема системы ответственности.

Не вызывает сомнений, что решающим фактором, который стал причиной отказа государств от широкой ратификации Женевской конвенции 1980 стала неудовлетворенность системой ответственности Оператора, которая была предложена разработчиками.

Система ответственности в Женевской конвенции 1980 состоит из следующих частей: основание ответственности, период ответственности, пределы ответственности, исключение ответственности. Рассмотрим недостатки составляющих системы ответственности, которые стали причиной отказа государств от ратификации Женевской конвенции 1980.

5.1) Правила применяемые для определения ответственности.

В контексте данного вопроса принято говорить о трех системах ответственности определения правил, применимых к случаям повреждения, утраты, задержки груза – это сетевая система (англ. - “*network system*”), единая система (англ. – “*uniform system*”), модифицированная система (англ. – “*modified system*”). Для понимания, дадим их краткую характеристику.

Сетевая система ответственности означает, что правила, применимые для определения ответственности Оператора, зависят от этапа перевозки, где произошли повреждение, утрата, задержка груза и определяются на основании применимых одномодальных конвенций. В случае невозможности

определить, на каком именно этапе произошло повреждение, утрата, задержка груза, применяются специально оговоренные (альтернативные) правила об ответственности. Можно сказать, что сетевая ответственность существует и без принятия мультимодальной конвенции: в случае локализации ущерба грузу применяются одномодальные конвенции, при нелокализованном ущербе применяются правила, которые предусмотрены контрактом или применимыми нормами национального права, если таковые имеются. Плюсом сетевой системы является отсутствие различий между величинами ответственности, которую несет Оператор перед грузоотправителем по сравнению с той которую одномодальный перевозчик несет перед Оператором. Недостатком сетевой системы является сложность определения применимых норм и невозможность предсказать, нормы какой именно одномодальной конвенции будут применимы в случае повреждения груза, что увеличивает расходы грузоотправителя на страхование груза и взыскание компенсации за ущерб, причиненный грузу.

При единой ответственности – для установления величины ответственности Оператора применяются единые правила, вне зависимости, на каком этапе перевозки грузу был причинен вред или произошла задержка. При этом, не имеет значения, было ли установлено, на каком этапе грузу был причинен вред (был ли ущерб локализован) или нет. Достоинствами единой системы являются ее простота и прозрачность, так как применимые положения об ответственности известны заранее и нет необходимости выяснять, на каком этапе произошли повреждение, утрата или задержка груза. Недостатками являются, во-первых, потеря Оператором шанса на более низкую ответственность в случае локализации этапа перевозки, где произошло повреждение груза, по одномодальной конвенции; во-вторых, Оператор может понести большую ответственность перед грузоотправителем по единым правилам, чем Оператор сможет потребовать в порядке регресса с перевозчика, так как между грузоотправителем и Оператором будет действовать мультимодальная конвенция с едиными правилами

ответственности, а между Оператором и одноmodalным перевозчиком будет действовать одноmodalная конвенция со своими правилами об ответственности. Как можно заметить, главной проблемой единой системы являются даже не ее недостатки, а факт того, что достоинства единой системы играют на руку, по большей части, только грузоотправителю, а недостатки ведут к потерям только Оператора, то есть сталкиваются противоположные интересы, где грузоотправители видят для себя только благоприятные характеристики, а Операторы только негативные.

Модифицированная система ответственности подразумевает, что часть правил об ответственности применяются вне зависимости от локализации повреждения груза, другая же часть применяется при локализации повреждения. Модифицированная система является компромиссом между сетевой и единой системами и при этом в зависимости от норм, составляющих систему ответственности она может более склоняться в сторону единой или сетевой системы. Достоинством модифицированной системы несомненно является факт, что с помощью нее возможно установить баланс противоположных интересов между грузоотправителями и Операторами. Недостаток – это сложность и запутанность данной системы при определении ответственности Оператора, что может оттолкнуть как грузоотправителей, так и Операторов.

В Женевской конвенции 1980 установлено, что ответственность Оператора определяется едиными правилами вне зависимости от локализации повреждения груза. При локализации повреждения будут определяться пределы ответственности Оператора – если одноmodalная конвенция, применимая к этапу, где произошло повреждение груза, или применимая императивная норма национального права, устанавливают предел ответственности Оператора выше, чем Женевская конвенция 1980, то применяются соответственно либо одноmodalная конвенция, либо национальный закон. Таким образом, в Женевской конвенции 1980 была

установлена модифицированная система ответственности Оператора с большим уклоном в сторону единой системы ответственности.

В ходе опроса государства подчеркнули, что Женевская конвенция 1980 прочно ассоциировалась с Конвенцией ООН о морской перевозке грузов (далее - Гамбургские правила), которая была принята всего за два года до принятия Женевской конвенции, но не получила поддержки от основных судоходных держав.

Уклон в сторону единой системы ответственности, породил у государств сомнения, во-первых, в отношении регрессных исков со стороны Оператора к перевозчику на определенном этапе и, во-вторых, в отношении ввода обязательных уровней ответственности в отношении перевозок, которые без принятия Женевской конвенции, в принципе, не регулируются императивно (например, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. с поправками, внесенными Женевским протоколом 1980 г. и автомобильный и железнодорожный транспорт Единые правила, касающиеся договора международной железнодорожной перевозки грузов (СІМ), Приложение В к Конвенции о международной железнодорожной перевозке грузов (СОТІF), 1980 г. не обладают обязательным действием в отношении договоров автомобильной и железнодорожной перевозки).

Несмотря на скептицизм, выраженный государствами в отношении приближения модифицированной системы Женевской конвенции 1980 к единой системе, на вопрос, какую систему ответственности оператора стоило бы использовать при регулировании мультимодальных перевозок 48% респондентов ответили, что единую систему ответственности. 28% поддержали сетевую ответственность, а 24% модифицированную систему. При этом неожиданное мнение выразили представители экспедиторского сообщества, отдавшие предпочтение сетевой системе ответственности, они заявили, что в случаях, когда этап повреждения груза не локализован, по умолчанию должен использоваться наибольший предел ответственности

Оператора, среди применимых к этапам мультимодальной перевозке одномодальных конвенций.³⁹

Исходя из ответов на вопрос о выборе системы ответственности Оператора, есть основания полагать, что разработка модифицированной системы не стало искомым консенсусом между интересами грузоотправителей и перевозчиков/экспедиторов, в силу своей комплексности и сложности в применении на практике. Она лишь более запутала участников торгового оборота.

Единая система также не получила единогласной поддержки, несмотря на свою простоту и прозрачность. При этом выдвигались обоснованные причины несогласия с данной системой, которые не связаны исключительно с эгоистическими коммерческими интересами перевозчиков. Так, экспедиторы во время опроса справедливо отметили, что риск повреждения, утраты или задержки груза на разных этапах мультимодальной перевозки не равны друг другу (морская перевозка всегда будет рискованнее, чем железнодорожная, а значит и пределы ответственности будут другие), в то же время, нельзя утверждать, что зачастую, даже при перевозке груза в контейнере, невозможно локализовать этап перевозки, на котором произошло повреждение груза; единая система несет риск внесения еще большей дисгармонии в отношения международной мультимодальной перевозки, так как системы ответственности по контракту между грузоотправителем и Оператором, а также по контракту между Оператором и перевозчиками будут различными, что существенно осложнит предъявление регрессных требований; кроме этого, нет гарантий, что единая система действительно позволит уменьшить расходы в случае предъявления заинтересованной стороной требования в связи с повреждением, утратой, задержкой груза, учитывая расходы, которые придется понести Оператору на предъявление регрессных требований.

³⁹ Там же, абз. 57, 59.

На данный момент, сетевая система ответственности является системой, которая используется в коммерческом обороте и национальных правовых системах, хотя она и не лишена недостатков. Разумным представляется, что международный договор, регулирующий коммерческие отношения, должен опосредовать отношения, которые уже сложились в определенной сфере, а не создавать регулирование, которое, по мнению разработчиков, будет оптимальным. Скорее, необходимо доработать сетевую систему ответственности, чтобы она в том числе удовлетворяла интересам грузоотправителей, но при этом не усложнять ее, как это случилось при разработке модифицированной системы. Более того, учитывая, что перевозчики не намерены снять с себя ответственность в случаях нелокализованного этапа повреждения груза, грузоотправители будут защищены путем установления единых правил ответственности в случае, если этап перевозки, на котором был поврежден груз, невозможно установить (как было отмечено выше, таким правилом вполне может стать применение системы ответственности Оператора по той одноmodalной конвенции, которая имеет наиболее высокий предел ответственности среди других применимых к конкретной мультимodalной перевозке одноmodalных конвенций).

5.2) Основание ответственности: виновная или невиновная.

Женевская конвенция 1980 закрепляет, что ответственность Оператора за повреждение, утрату груза, задержку его доставки возникает только при наличии его вины. Вина Оператора презюмируется и на него возлагается бремя доказать обратное, чтобы не быть привлеченным к ответственности.

Некоторые государства указали, что их не устроили основания ответственности, которые были созданы по большей части по образцу Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (далее - «Гамбургские правила»), а не Международной конвенции об унификации некоторых правовых норм, касающихся коносаментов, 1924 г. (далее – «Гаагские

правила») с поправками, внесенными Висбийским протоколом 1968 г. и Протоколом СПЗ 1979 г. (далее – «Гаагско-Висбийские правила»). Это объясняется тем, что Гамбургские правила предусмотрели существенно меньше оснований для исключения ответственности перевозчика, чем Гааго-Висбийские правила. Гамбургские правила, в целом, изначально бойкотировались судоходными государствами.⁴⁰

Среди государств не было однозначного единодушия в вопросе должен ли Оператор нести ответственность за утрату, повреждение, задержку груза только при наличии вины или в отсутствие вины (последний вариант получил название «строгой (англ. - strict)» ответственности). Голоса разделились на 53% за виновную ответственность и 47% за без виновную ответственность. Однако, большинство респондентов (85%) все же ответили, что в любом случае изъятия из ответственности должны иметь место (например, форс-мажор).

Представляется, что такая разница во мнениях о виновной или «строгой» ответственности сглаживается упоминанием сторонников виновной ответственности Оператора, что должна действовать презумпция вины Оператора за недостатки груза. Этот подход принят во всех одномодальных конвенциях о перевозке, и он представляется наиболее разумным, так как у Оператора, который организует перевозки на отдельных этапах и непосредственно взаимодействует с перевозчиками, больше возможностей по сбору доказательств подтверждающих или опровергающих причинение ущерба грузу.

При этом, опрашиваемые указали, что не следует включать в конвенцию список конкретных ситуаций, исключających ответственность Оператора. Вместо этого предпочтительнее разработать общее условие, включающее определенные характеристики ситуации, при которой ответственность Оператора исключается. В то же время, представители экспедиторов высказались, что в любой мультимодальной конвенции должно

⁴⁰ Там же, с. 12, абз. 25.

быть предусмотрено исключение ответственности Оператора за недостатки груза, возникшие вследствие действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном, как это предусмотрено Гаагскими и Гааго-Висбийскими правилами.⁴¹

5.3) *Пределы ответственности*

Все существующие одномодальные конвенции о перевозках грузов содержат положения о денежном ограничении ответственности перевозчика. Однако, в разных конвенциях установлены совершенно разные суммы пределов ответственности. Например, ответственность за повреждение или утрату груза при морской (Гааго-Висбийский режим), железнодорожной, автодорожной перевозка равняется соответственно 2, 8,33, 17 СПЗ за килограмм утраченного или поврежденного груза.

Женевская конвенция 1980 установила дифференцированные пределы ответственности в зависимости от наличия в мультимодальной перевозке морского этапа.

В отношении пределов ответственности Оператора, установленных в Женевской конвенции 1980, государства (скорее всего, под влиянием представителей сообщества морских перевозчиков) отметили, что предел ответственности по уплате денежных средств за ущерб является слишком высоким.⁴² Действительно, предел ответственности в Женевской конвенции 1980 (2,75 СПЗ/кг; 920 СПЗ/упаковка) при наличии морского этапа больше, чем и в Гааго-Висбийских (2 СПЗ/кг; 666,67 СПЗ/упаковка), и Гамбургских правилах (2,5 СПЗ/кг; 835 СПЗ/упаковка). В то же время, при отсутствии морского этапа используется точно такой же предел ответственности, как и в Конвенции о контракте международной дорожной перевозки грузов 1956 г. в редакции Женевского протокола 1978 (КДПГ).

⁴¹ Там же, с. 21, абз. 67.

⁴² Там же, с. 12, абз. 25.

Морские перевозчики и экспедиторы отметили, что при наличии в мультимодальной перевозке морского этапа должны применяться пределы ответственности, указанные в Гааго-Висбийских правилах.⁴³ Иные представители бизнеса отметили, что составители Женевской конвенции 1980 верно выбрали подход установления разных пределов ответственности при наличии и отсутствии морского этапа перевозки, указав, что наиболее удачное регулирование было установлено в Правилах ЮНКТАД/МТП. В последних в случае не локализованного повреждения груза с морским этапом перевозки ответственность Оператора ограничивается в соответствии с Гааго-Висбийскими правилами 1968, а без морского этапа предел ответственности, предусмотренный КДПГ. Также было предложено, что в случае не локализованного повреждения груза должен применяться самый высокий предел ответственности, из одномодальных конвенций, применимых к отдельным этапам мультимодальной перевозки. При этом, ответы о необходимости применять как можно более низкие пределы ответственности, как правило исходили от морских перевозчиков.

Примечательной является позиция нескольких респондентов, что предел ответственности Оператора должен равняться действительной стоимости перевозимого груза, которую грузоотправителю стоило бы указывать в документе мультимодальной перевозки.

Базируясь на изложенных позициях участников опроса, решением проблемы установленных в Женевской конвенции пределов ответственности Оператора может стать восприятие пределов ответственности установленных в Правилах ЮНКТАД/МТП. Во взаимосвязи с предложенной ранее сетевой системой ответственности такое регулирование приведет к тому, что:

- в случае локализации этапа причинения вреда, пределы ответственности Оператора будут регулироваться применимой одномодальной конвенцией или императивными нормами национального права;

⁴³ Там же, с. 21–22, абз. 70.

- в случае не локализованного этапа повреждения при мультимодальной перевозке, включающей морской этап, пределы ответственности будут устанавливаться широко используемыми Гааго-Висбийскими правилами;

- в случае не локализованного этапа повреждения при мультимодальной перевозке, в которой отсутствует морской этап, пределы будут регулироваться КДПГ, так как пределы установленные в данной конвенции представляют собой компромисс, который удовлетворяет интересам перевозчиков/экспедиторов и грузоотправителей.

Идея применять в случае не локализованного ущерба наиболее высокий предел ответственности, исходя из применимых одномодальных конвенций, представляется необоснованно нарушающей баланс интересов в пользу грузоотправителей. Также нереализуемым является предложение респондентов по установлению пределов ответственности в размере действительной стоимости груза, ибо, во-первых, это возложит дополнительные издержки на грузоотправителя по подтверждению стоимости груза (в ином случае может иметь место со стороны грузоотправителей по завышению стоимости груза, заявляемой в транспортной документе); во-вторых, такой подход будет прямо противоречить сложившейся в сфере перевозок практике установления пределов ответственности перевозчика/экспедитора за груз, что напрямую повлияет на количество участников конвенции.

Резюмируя рассмотрение проблем Женевской конвенции 1980 в части системы ответственности, есть основания утверждать, что перевозчиков, особенно морских, которые являются доминирующей силой в сфере перевозок, не устроила система ответственности, выстроенная в Женевской конвенции 1980. В этом вопросе должен быть найден компромисс, в котором перевозчики/экспедиторы увидят для себя реальную выгоду.

7) Проблема большого количества ратификаций для вступления в силу.

Женевская конвенция 1980 потребовала «огромного», по выражению государств, количества ратификаций (30) для вступления в силу. Например, по сравнению с Женевской конвенцией 1980, Венская конвенция 1980 г. установила необходимость всего в 10 ратификаций для вступления в силу

Это может быть связано с желанием разработчиков сразу при вступлении в силу конвенции обеспечить ее широкое применение государствами и тем самым шагнуть еще дальше в унификации.

Однако, любой международный договор всегда порождает определенные сомнения государств в эффективности устанавливаемого им регулирования, поэтому чем ранее международный договор вступит в силу и начнет применяться самыми «смелыми» его участниками, тем скорее другие «сомневающиеся» государства смогут убедиться в эффективности его регулирования или же наоборот, окончательно отказаться от идеи присоединиться к такому международному договору. В проведенном опросе это подтвердилось в ответах развивающихся государств и даже развитых государств, которые не являются доминирующими игроками в сфере морской перевозки. Они прямо указали, что в решении вопроса о присоединении к Женевской конвенции 1980 они ориентировались на позиции развитых государств, имеющих развитую судоходную индустрию.⁴⁴

В связи с этим, очевидным решением данной проблемы является снижение количества необходимых ратификаций Женевской конвенции 1980 для вступления ее в силу. Более того, государство всегда может выйти из конвенции путем ее денонсации, если решит, что присоединение к ней было ошибочным.

В этой связи может иметь место довод, что конвенция должна в первую очередь ориентироваться на интересы развитых государств, имеющих большой объем экспорта и импорта, которые первые

⁴⁴ Там же, с. 12, абз. 24.

присоединятся к конвенции, видя в ней средство для упрощения и увеличения оборота. Развивающиеся государства, в свою очередь, будут ориентироваться на действия развитых государств и тоже присоединятся к международному договору.

8) Проблема выбора формы для разработки международно-правового регулирования международных мультимодальных перевозок.

Решение вышеобозначенных проблем Женевской конвенции 1980, если оно когда-нибудь будет найдено и осуществлено, столкнется с вопросом: в какой форме должны быть решены эти проблемы? Варианта два: первый, пересмотр Женевской конвенции 1980; второй, выработка нового международно-правового инструмента.

Мнения на этот счет разделились без явного превалирования ответов одной группы респондентов над второй.⁴⁵ Представляется, что решение проблемы формы будущего международно-правового инструмента лежит где-то посередине. Женевская конвенция 1980 должна лечь в основу будущего международно-правового инструмента, но не своими конкретными положениями или регулированием, а принципами, которые были в ней заложены. В то же время, это должен быть совершенно новый документ, который не ассоциировался бы у государств с Женевской конвенцией 1980 и неудачным опытом ее принятия.

Крайне важным, на наш взгляд, является факт, что ряд государств выразили поддержку разработанным Правилам ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок 1992 г. (п. 2.1., UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents), которые используются многими субъектами коммерческой деятельности для установления регулирования своих правоотношений по международной мультимодальной перевозке грузов. Имея субправовую природу, использование данного документа доказывает его высокую эффективность для регулирования, ибо субъекты

⁴⁵ Там же, с. 14, абз. 32-33.

коммерческой деятельности заинтересованы, в первую очередь, использовать инструменты, которые для них наиболее удобны и максимально защищают их интересы. Следовательно, положения Правил ЮНКТАД/МТП и опыт их применения должны быть учтены при разработке нового международно-правового регулирования.

Связанным с этим актуальным вопросом будет разработка проекта нового инструмента не каким-то одним учреждением будь то ЮНКТАД или ЮНСИТРАЛ, каждый из которых уже имеет свой международный договор регулирующий международную мультимодальную перевозку грузов, а сборной рабочей группой, состоящей, к примеру, одновременно из специалистов ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ, а также представителей государств и бизнес-сообщества.

Таким образом, при наличии довольно разнообразных проблем, краеугольным камнем в вопросе о ратификации Женевской конвенции стали положения об ответственности Оператора и введенная система модифицированной ответственности, которой воспротивились государства, частные субъекты которых занимают ведущую роль в осуществлении морских перевозок, а также развивающиеся государства, которые не видя для себя явных преимуществ от присоединения, последовали примеру развитых государств и отказались от ратификации Женевской конвенции. Совокупный негативный эффект от неудовлетворенности решения проблемы ответственности Оператора также был усугублен иными проблемами, в частности проблемой выбора императивного метода регулирования Женевской конвенцией подпадающих под установленные в ней критерии договоров международной мультимодальной перевозки грузов.

Осознание как государствами, так и субъектами экономической деятельности необходимости установления правового регулирования международных мультимодальных перевозок для успешного развития торговли и экономики, а также их готовность участвовать в разработке такого правового инструмента может привести в ближайшее время к началу

подготовки проекта нового международного договора в сфере международных мультимодальных перевозок грузов. Однако перед этим, в результате совместной работы должны быть предложены решения уже поставленных проблем для их последующего анализа и возможно включения в текст проекта нового международного договора.

§3.2. Проблемные аспекты Роттердамских правил, связанные с регулированием международных мультимодальных перевозок, и способы их решения.

Роттердамские правила проработали многие аспекты международных перевозок, приняв во внимание опыт иных как удачных, так и не совсем международных договоров транспортной перевозки грузов. Это подтверждает тот факт, что Роттердамские правила, по сравнению с Женевской конвенцией 1980, подписали некоторые развитые государства.

В то же время Роттердамские правила спустя вот уже 15 лет даже не приблизились ко вступлению в силу. Это свидетельствует о существенных проблемах в предлагаемом данным международным договором регулировании. К сожалению, в отличие от составителей Женевской конвенции 1980, разработчики Роттердамских правил не производили опрос государств об их недостатках. В связи с этим, выделяемые проблемы Роттердамских правилах и пути их решения не будут базироваться на столь авторитетном мнении ключевых субъектов международного права, как это имело место при рассмотрении нами проблем Женевской конвенции 1980, но мы все же постараемся подойти к их выявлению настолько объективно, насколько это возможно.

1) Изначальная одномодальная природа Роттердамских правил.

Проект Роттердамских правил изначально был подготовлен представителями морских перевозчиков с основной целью унификации регулирования морских перевозок грузов, в сфере которых насчитывалось

три действующих режима – Гаагский, Гааго-Висбийский и Гамбургский, которые предполагалось заменить Роттердамскими правилами, ибо при ратификации последних все три должны быть денонсированы. Положения Роттердамских правил представляют собой смесь Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил со значительными изменениями и поправками. Такие положения, как обязательство морского перевозчика проявлять должную осмотрительность, чтобы сделать судно мореходным, список исключений из Гаагских правил, взятый из коносаментов девятнадцатого века, включая (хотя и в скобках) архаичные средства защиты от «морской неисправности и пожара», а также «стихийное бедствие» и «морские опасности» вместе с другими положениями, относящимися к морскому транспорту, составляли важную часть проекта документа.⁴⁶

Уже после окончания работы над основным проектом Роттердамских правил было принято решение распространить их действие на мультимодальные перевозки, включающие морской этап, при этом не концепция правил не была пересмотрена.

Воплощением этой проблемы стало определение контракта перевозки по Роттердамским правилам.

Это вызывает беспокойство, поскольку включение в сферу действия Роттердамских правил мультимодальной перевозки, включающей морской этап, был составлен без проведения консультаций с представителями сфер перевозок другими видами транспорта. В результате предлагаемый режим, по сути, основан на концепциях, принципах, режимах ответственности морской перевозки, что ставит под сомнение возможность Роттердамских правил сколь-нибудь эффективно регулировать мультимодальные перевозки.

Решение этой проблемы видится ни в чем ином кроме как в тотальном пересмотре Роттердамских правил и создании двух разных документов: по

⁴⁶ Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea. // UNCITRAL Document A/CN.9./WGIII/WP.21, 2002. – URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).

регулированию морской перевозки и по регулированию мультимодальной перевозки. Иным способом решить данную проблему не представляется возможным, поскольку проблема находится в принципах, на которых построены Роттердамские правила. Представляется невозможным и необоснованным придание неравного значения разным этапам мультимодальной перевозки с заведомым доминированием правил определенного этапа перевозки без оценки его значимости для всей перевозки и продолжительности.

2) Сложная структура и большой объем Роттердамских правил.

Как по тексту, так и по структуре Роттердамские правила являются очень сложным и тяжелым для восприятия документом.

Разработчики не уделили внимания необходимости обеспечения того, чтобы регулирование было простым для понимания и применения, в первую очередь, представителями бизнеса. Многие положения сложны и содержат множество отсылочных норм. Их понимание требует значительной юридической подготовки, и что наиболее опасно, часто предлагаемая формулировка оставляет простор для различного толкования. В связи с этим существует очевидная вероятность в значительном различии применения Роттердамских правил в национальных юрисдикциях.

Сложность проекта документа в его нынешней структуре и редакции затрудняет оценивание выгод его применения.

3) Проблема избранного метода правового регулирования.

В отличие от Женевской конвенции 1980 Роттердамские правила имеют диспозитивные положения, хотя ключевые положения все же остаются императивными.

Роттердамские правила запрещают любые контрактные отступления, которые имеют целью или влекут за собой исключение или ограничение ответственности любой стороны, включая грузоотправителя и

грузополучателя. Кроме того, запрещается любое увеличение договорной ответственности.

Учитывая, что договоры на морскую перевозку грузов заключаются на основе стандартных условий, составленных перевозчиком и зачастую в его интересах, совершенно очевидно, что крайне важно защитить потенциальных претендентов на груз от несправедливых условий договора, которые исключают или уменьшают ответственность перевозчика до неприемлемой степени. Именно на основе этих соображений в 1924 г. были приняты первоначальные Гаагские правила в соответствии с национальным законодательством Канады и США. Следовательно, уместно придать минимальным уровням ответственности обязательный статус.

Однако не ясно почему обязательства или ответственность грузоотправителя или грузополучателя также должны быть императивными. Если перевозчик добровольно решает заключить соглашение, в соответствии с которым ответственность грузоотправителя или грузополучателя будет уменьшена, контракт должен быть действительным. Нет никаких обоснованных соображений, которые предполагают, что вмешательство в принцип свободы договора было бы оправданным в этом контексте. В равной степени, как представляется, нет убедительной причины, по которой недопустимо увеличение договорной ответственности перевозчика.

В свете этих соображений представляется целесообразным изменить метод правового регулирования ряда статей Роттердамских правил таким образом, чтобы запретить только договорные отступления, исключаяющие, уменьшающие или ограничивающие ответственность перевозчика (или любого другого лица, которое выполняет или обязуется выполнять любое из обязательств перевозчика).

4) Проблемы регулирования ответственности перевозчика.

4.1) Презумпция невиновности перевозчика.

Роттердамские правила установили презумпцию невиновности перевозчика за повреждение, утрату груза, задержку доставки, возложив тем

самым бремя доказывания на грузоотправителя или грузополучателя. Также закреплен подход виновной ответственности перевозчика.

Проблема заключается в том, что грузоотправитель и грузополучатель являются участниками контракта, которые по сравнению с экспедитором или перевозчиком в наибольшей степени лишены возможности сбора доказательств в отношении повреждения груза, поэтому данным подходом они заведомо ставятся в проигрышную позицию.

Решением данной проблемы является установление презумпции вины перевозчика за утрату, повреждение или задержку груза с возложением на него обязанности по доказыванию обратного.

4.2) Проблемы избранной системы ответственности перевозчика/экспедитора.

Роттердамские правила устанавливают сетевую систему ответственности перевозчика.

Как было указано при рассмотрении проблем системы ответственности Женевской конвенции 1980, на наш взгляд система сетевой ответственности хотя и не является «пределом мечтаний» в регулировании ответственности перевозчика (снижаются унификационные тенденции, возникает невозможность для грузоотправителя просчитать риски по единым показателям ответственности), на данный момент все же представляет собой наиболее оптимальный компромисс между интересами перевозчиков и грузоотправителей/грузополучателей, который делает в принципе возможным принятие конвенции о мультимодальных перевозках.

При этом стоит отметить, что в отличие от Женевской конвенции 1980, Роттердамские правила смогли избежать чрезмерной запутанности и сложности в регулировании ответственности, которые несет с собой модифицированная система ответственности, хотя бы и за счет некоторых уступок представителям сферы перевозок.

В этой связи, мы согласимся с подходом составителей Роттердамских правил в отношении избранной системы ответственности перевозчика.

4.3) Проблемы периода ответственности перевозчика за груз.

Роттердамские правила предусматривают ответственность одной стороны на протяжении всей перевозки лишь опционально.

В первую очередь предусматривается ответственность перевозчика за период с момента, когда перевозчик или исполняющая сторона получили груз для перевозки, до момента, когда груз сдан грузополучателю. Однако, время и место доставки должны определяться договором, что фактически дает перевозчику возможность ограничить свою ответственность путем договорного определения времени и места получения и доставки груза. Кроме того, перевозчику может быть также разрешено снимать с себя ответственность за определенные части перевозки путем прямого соглашения, где он действует только в качестве агента, то есть не осуществляет один или несколько этапов перевозки, выполняя только функции экспедитора. Таким образом, перевозчик может на договорной основе ограничить период своей ответственности.

Морские перевозчики зачастую действуют в качестве агента и, организуя сухопутную часть перевозки, снимают с себя ответственность за этот этап перевозки. Роттердамские правила закрепили эту практику, чем создали неопределенность и нарушили всю идею мультимодальных перевозок, смысл которых изначально заключался в том, что одно лицо (Оператор) по одному транспортному документу несет ответственность за груз на всех этапах перевозки. При применении же Роттердамских правил, грузоотправитель мог бы обнаружить, что перевозчик, выдавший документ мультимодальной перевозки, реализовав свое право на ограничение периода ответственности, вовсе снял с себя ответственность за все стадии мультимодальной перевозки.

На практике положение грузоотправителя мультимодальной перевозки груза будет дополнительно осложнено необходимостью определения ответственной стороны (договорного перевозчика/исполняющей стороны) и применимого режима ответственности, с тем чтобы возбудить иск

против надлежащего перевозчика в соответствующей юрисдикции в рамках годичного срока исковой давности.

Решение данной проблемы, которая безусловно возникнет, учитывая широкое использование контрактов перевозки со стандартными условиями, видится в императивном закреплении периода ответственности Оператора с момента принятия груза и до момента его доставки грузополучателю без возможности ограничить этот период ответственности контрактными условиями.

4.4) Проблемы пределов ответственности перевозчика.

Роттердамские правила установили пределы ответственности перевозчика выше, чем все предыдущие морские конвенции.

Учитывая, что Роттердамские правила составлялись представителями морских перевозчиков, есть основания утверждать, что данные пределы приемлемы для перевозчиков и не стали причиной отказа государств от ратификации конвенции. Несмотря на то, что установленные в Гамбургских правилах более высокие пределы ответственности по сравнению с Гааго-Висбийскими правилами, вызвали в 1980-х годах противодействие морских перевозчиков, по всей видимости, развитие транспорта, средств погрузки и иных составляющих перевозки ко второй половине 2000-х годов, снизили риски повреждения груза и обусловили согласие перевозчиков на повышение пределов ответственности.

В то же время, если в ходе разработки нового международного договора о международной мультимодальной перевозке выяснится противодействие перевозчиков установлению предела ответственности, по подобию Роттердамских правил, резонным будет установить пределы ответственности в соответствии с широко применяемыми Гааго-Висбийскими правилами с включением положения о возможности увеличить предел ответственности перевозчика в контракте.

5) Проблема необходимости большого количества ратификаций для вступления в силу.

Роттердамские правила повторили ошибку разработчиков Женевской конвенции 1980, хотя и с меньшим радикализмом, в вопросе количества необходимых ратификаций для вступления в силу.

Для вступления Роттердамских правил в силу требуется 20 ратификаций, при этом присоединяющееся государство обязано денонсировать Гаагские, Гааго-Висбийские и Гамбургские правила.

Лишь кратко повторим, что оптимальным, на наш взгляд, является установление границы в 10 ратификационных грамот для вступления международного договора в силу.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Резкий рост популярности контейнерных грузоперевозок за последние 50 лет и обусловленная им возможность быстро и безопасно осуществлять выгрузку и погрузку на разные виды транспорта стали причиной возникновения мультимодальных перевозок грузов, которые позволяют избрать наиболее короткий маршрут и, как следствие, сократить время перевозки.

Необходимость выработки правового регулирования международных мультимодальных перевозок привела к созданию двух международных договоров:

1) Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. (Женевская конвенция).

2) Конвенции Организации Объединенных Наций «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. (Роттердамские правила).

Однако в силу ряда причин, данные международные договоры не вступили в силу.

Рассмотрев возможные причины отказа большинства государств от присоединения к данным международным договорам, нам удалось прийти к следующим выводам:

Краеугольным камнем в вопросе о ратификации Женевской конвенции стало введение системы модифицированной единой ответственности Оператора, которая возлагала ответственность за задержку, повреждение, утрату груза на Оператора, даже в случае, если ущерб грузу был причинен не по его вине, с возможностью предъявления регрессного требования к непосредственным нарушителям договора перевозки. Данной системе воспротивились многие развитые государства, частные субъекты которых занимают ведущую роль в осуществлении морских перевозок, а также развивающиеся государства, которые не видя для себя явных преимуществ от присоединения, последовали примеру развитых государств и

отказались от ратификации Женевской конвенции. Совокупный негативный эффект от неудовлетворенности решения проблемы ответственности Оператора также был усугублен иными проблемами, в частности, проблемой выбора императивного метода регулирования Женевской конвенцией отношений, подпадающих под установленные в ней критерии договоров международной мультимодальной перевозки грузов без возможности исключить ее применение.

Осознание как государствами, так и субъектами экономической деятельности необходимости установления правового регулирования международных мультимодальных перевозок для успешного развития торговли и экономики, а также их готовность участвовать в разработке такого правового инструмента может привести в ближайшее время к началу подготовки проекта нового международного договора в сфере международных мультимодальных перевозок грузов. Однако перед этим, в результате совместной работы должны быть предложены решения уже поставленных проблем для их последующего анализа и возможно включения в текст проекта нового международного договора.

Роттердамские правила, на наш взгляд, преследуя цель защитить в первую очередь интересы крупных компаний, в основном занимающихся морской перевозкой и в то же время осуществляя наземные отправления, установили режим ограниченной сетевой ответственности, в некоторой степени сделав шаг назад в плане создания международной мультимодальной перевозки как единого слитного явления обеспечивающего для грузоотправителя как лица, не являющегося профессиональным перевозчиком или экспедитором, наиболее удобный, простой и понятный метод осуществления перевозки грузов. В то же время, нельзя обойти вниманием стремление составителей Роттердамских правил, устанавливая систему ответственности, найти баланс как между интересами грузоотправителя, так и оператора международной мультимодальной перевозки, ибо, пример Женевской конвенции, которая по сей день имеет

лишь 5 ратификационных грамот из необходимых 20, ясно дает понять, что коммерческая сфера и в частности, сфера перевозок, всегда подразумевает нахождение разумного баланса интересов сторон.

В ходе анализа проблем Женевской конвенции и Роттердамских правил были предложены варианты их решения.

На основе рассмотренных проблем и предложенных решений был сделан вывод о наличии потребности среди государств и представителей бизнеса, а также их готовности участвовать в разработке и принятии нового международного договора, регулирующего международную мультимодальную перевозку грузов, и предложена модель регулирования, которую, на взгляд автора, надлежит закрепить в будущем международном договоре, а именно:

1) Будущий международно-правовой инструмент по регулированию международной мультимодальной перевозки грузов должен иметь форму совершенно нового международного договора, а не пересмотра уже имеющихся, но не вступивших в силу Женевской конвенции и Роттердамских правил. При этом, разумно в качестве принципов нового международного договора использовать ряд принципов Женевской конвенции и, в первую очередь, принцип соблюдения баланса интересов грузоотправителей и перевозчиков.

2) Метод правового регулирования нового международного договора – диспозитивный. При этом, нормы, формирующие систему ответственности Оператора мультимодальной перевозки, должны являться императивными, без возможности сторон отступить от них путем закрепления иных положений в контракте международной мультимодальной перевозки

3) Надлежит закрепить сетевую систему ответственности Оператора мультимодальной перевозки, которая подразумевает, что в случае установления этапа перевозки, в ходе которого произошло

повреждение, утрата груза, задержка в доставке ответственность Оператора регулируется международным договором или императивной нормой применимого национального права; в случае, если невозможно установить этап перевозки, в ходе которого груз был поврежден необходимо исходить из универсальных правил об ответственности Оператора, которые будут специально предусмотрены в будущем международном договоре.

Основание ответственности Оператора должны являться повреждение, утрата груза, задержка в доставке груза.

Должны быть установлены пределы ответственности Оператора в случае невозможности определить этап перевозки, во время которого груз был поврежден: в случае наличия морского этапа перевозки следует применять пределы ответственности Оператора, указанные в Гааго-Висбийских правилах 1972 года; при отсутствии морского этапа, разумным представляется рассчитывать предел ответственности, исходя из регулирования, установленного в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г.

Временной интервал несения Оператором ответственности за состояние груза должен распространяться с момента принятия груза у грузоотправителя и до передачи груза грузополучателю.

В обязательном порядке необходимо предусмотреть случаи исключения ответственности Оператора за повреждение груза, в список которых надлежит включить небрежность в навигации и управлении морским судном.

4) Количество ратификационных грамот для вступления международного договора в силу не должно быть чрезмерно большим. Наилучшим вариантом представляется установления лимита в 10 ратификаций.

При этом новый международный договор должен, в первую очередь, удовлетворять интересам крупных судоходных держав, а не

стран третьего мира, с целью скорейшего начала применения международного договора на практике и демонстрации его преимуществ.

5) Международный договор не должен содержать излишних положений о сферах, которые уже регулируются национальным публичным правом во избежание его усложнения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Нормативно-правовые акты и иные официальные документы:

1.1. **Международные нормативно-правовые акты и иные официальные документы:**

1.1.1. Международные договоры:

- 1) Международная конвенция для унификации некоторых правил о коносаменте (с изменениями в соответствии с Протоколом об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 23.02.68, Протоколом об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 21.12.79): 25 августа 1924 г. // Официальное издание "Многосторонние международные соглашения о морском транспорте (Условия морских перевозок)", ТПП СССР, Секция торгового мореплавания и морского права, М., 1983. – Режим доступа: СПС «Кодекс».
- 2) Конвенция ООН о морской перевозке грузов: от 31 марта 1978 г. // Международная перевозка грузов. М.: Приор, 1996 год. – Режим доступа: СПС «Кодекс».
- 3) Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров: от 11 апреля 1980 г. // Официальный сайт Комиссии ООН по международной торговле: [сайт]. – URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg (дата обращения: 10.04.2023).
- 4) Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов: от 24 мая 1980 г. // Печатное издание "Международное частное право", Сборник документов, 1997 год. – Режим доступа: СПС «Кодекс».
- 5) Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов. // Официальный сайт Комиссии ООН по международной торговле: [сайт].

— URL:
https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status (дата обращения: 10.04.2023).

1.1.2. Акты международных организаций, органов и конференций:

- 6) Заключительный акт Конференции ООН по Конвенции о международных смешанных перевозках. // Официальный сайт Конференции ООН по международной торговле и развитию: [сайт]. — URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_ru (дата обращения: 11.04.2023).
- 7) IMCO Document E/CONF.59/3/ // UN/IMCO Conference on International Container Traffic, 1971. — URL: https://legal.un.org/unjuridicalyearbook/pdfs/english/by_volume/1971/chpIX.pdf (дата обращения: 10.04.2023).
- 8) IMCO Document E/CONF.59/47, 1971, Annex, 1, Resolution No. 7 // UN/IMCO Conference on International Container Traffic. — URL: https://legal.un.org/unjuridicalyearbook/pdfs/english/by_volume/1971/chpIX.pdf (дата обращения: 10.04.2023).
- 9) Andean Community Decision 331 of 1993 as modified by Decision 393 of 1996 on International Multimodal Transport. // Official website of Organization of American States. — URL: <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec331e.asp> (дата обращения: 10.04.2023);
- 10) Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods: dated 27.04.1995. / MERCOSUR // Implementation of Multimodal Transport Rules: Report prepared by the UNCTAD secretariat. — URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf> (дата обращения: 10.04.2023);
- 11) Agreement on International Multimodal Transport, November 1996. / ALADI. // Report prepared by the UNCTAD secretariat. — URL:

- <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf> (дата обращения: 10.04.2023);
- 12) Draft ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport. / ASEAN. // Report prepared by the UNCTAD secretariat. – URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf> (дата обращения: 10.04.2023);
- 13) Resolution adopted by the General Assembly on 11 December 2008: on the report of the Sixth Committee (A/63/438) / United Nations General Assembly. // United Nations Treaty Collection. – URL: https://treaties.un.org/doc/source/docs/A_RES_63_122-E.pdf (дата обращения 09.04.2023);
- 14) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. / TRADE/WP.4/INF.117/Corr. 1. // United Nations Conference on Trade and Development – 7 January 1992. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf (дата обращения: 11.04.2023).
- 1.1.3. Иные международные официальные документы:
- 15) Multimodal transport: the Feasibility of an international legal instrument: Report by the UNCTAD secretariat. // UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1. - 13 January 2003. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf (дата обращения 11.04.2023).
- 16) Preparation of a Preliminary Draft of a Convention on International Intermodal Transport // UNCTAD Document TD/B/AC.15/2, 1973, p. 3. – URL: https://books.google.ru/books/about/Preparation_of_a_Preliminary_Draft_of_a.html?id=AgiujgEACAAJ&redir_esc=y (дата обращения: 15.04.2023).
- 17) Resolutions and decisions concerning the preparation of a draft convention and the convening of the Conference: note by the UNCTAD secretariat. // UNCTAD Document TD/MT/CONF.5. - 19 July 1979. – URL:

https://digitallibrary.un.org/record/8586?ln=zh_CN (дата обращения: 15.04.2023).

- 18) Report of the United Nations Commission on International Trade Law on the work of its twenty-ninth session // UNCITRAL Document A/51/17. - 14 August 1996. - https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/19-09955_e_ebook.pdf (дата обращения: 16.04.2023).
- 19) Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]. // UNCITRAL Document A/CN.9/WGIII/WP.56. - 8 September 2005. – URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).
- 20) Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea. // UNCITRAL Document A/CN.9/WGIII/WP.21. - 8 January 2002. - URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).
- 21) Report of the United Nations Commission on International Trade Law on its thirty-fourth session. // UNCITRAL Document A/56/17. - 27 July 2001. – URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V01/861/06/PDF/V0186106.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).
- 22) Report of the Working Group on the work of its eleventh session. // UNCITRAL Document A/CN.9/ 526, 9 May 2003. – URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/839/78/PDF/V0383978.pdf?OpenElement> (дата обращения: 16.04.2023).
- 23) Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session. // UNCITRAL Document A/CN.9/510. - 7 May 2002. – URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement>

[ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/541/91/PDF/V0254191.pdf?OpenElement](https://www.ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/541/91/PDF/V0254191.pdf?OpenElement)

(дата обращения: 16.04.2023).

- 24) Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]. // UNCITRAL Document A/CN.9/WG.III/WP.32. - 4 September 2003. – URL:

<https://documents-dds->

[ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/877/01/PDF/V0387701.pdf?OpenElement](https://www.ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/877/01/PDF/V0387701.pdf?OpenElement)

(дата обращения: 16.04.2023).

- 25) Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea. // UNCITRAL Document A/CN/9./WGIII/WP.21. – 8 January 2002. – URL:

<https://documents-dds->

[ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement](https://www.ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement)

(дата обращения: 16.04.2023).

1.2. Иные официальные документы органов государственной власти Российской Федерации:

- 26) Проект Федерального закона N 1179766-7 "О прямых смешанных (комбинированных) перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 25.05.2021). // Некоммерческая интернет-

версия КонсультантПлюс: [сайт]. – URL:

<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=208200#X>

[1PVEdTrWWHgdiFC](http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=208200#X1PVEdTrWWHgdiFC) (дата обращения: 20.04.2023).

1.3. Нормативно-правовые акты и иные официальные документы иностранных государств:

- 27) Директива Совета ЕС 92/106/ЕЕС об установлении общих правил для определенных видов комбинированных перевозок грузов между государствами-членами. // EUR-Lex. - 7 декабря 1992 г. - URL:

<https://eur-lex.europa.eu/legal->

[content/en/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0106](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0106) (дата обращения: 20.04.23).

- 28) Морской кодекс КНР, глава 4 раздел 8. // Официальный сайт Международной организации труда. – 7 ноября 1992. - URL:

<https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/31944/108012/F628338406/CHN31944%20Eng.pdf> (дата обращения 20.04.23).

2. Специальная литература:

2.1. Книги:

- 29) Платонов О. И. Мультимодальные перевозки грузов: положение дел на сегодняшний день и перспективы внедрения. / О.И. Платонов. - Киев, 2018. – 160 с.
- 30) Колик, А. В. Грузовые перевозки: комбинированные технологии: учебник для вузов / А. В. Колик. — Москва: Издательство Юрайт, 2022. — 258 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-14884-8. — Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://proxy.library.spbu.ru:2767/bcode/484251> (дата обращения: 09.04.2022).
- 31) Sturley M.F., Fujita T., Ziel G. The Rotterdam Rules. The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. / M. F. Sturley, T. Fujita, G. Ziel. // Sweet & Maxwell. - 2010. - 506 с.

2.2. Статьи:

- 32) Ларин О. Н. Регулирование международных перевозок: современные аспекты / О. Н. Ларин // МИР ТРАНСПОРТА. - 2019. - Т. 17. - № 2. - С. 298.
- 33) Касаткина А. С. Особенности правового регулирования международных мультимодальных перевозок / А. С. Касаткина // Законодательство и экономика. - 2014. - № 2. - С. 69—79.
- 34) Nasser, K.: The Multimodal Convention / K. Nasser // Journal of Maritime Law and Commerce. - 1988. - Vol. 19. No. 2. - Pp. 235–236.
- 35) Faghfouri M. International Regulation of Liability for Multimodal Transport: in search of uniformity / M. Faghfouri. // WMU Journal of Maritime Affairs. - 2006. - Vol. 5. - No.1. - p. 95–104.
- 36) Teoh, A. UN shipping convention ready for Australia / A. Teoh. // Dynamic Export. — 2009. — № 3.

3. Интернет-ресурсы:

- 37) Регина Асариотис. Международное регулирование ответственности за мультимодальные перевозки. Презентация для Заседания виртуальной группы экспертов ЭСКАТО по правовым рамкам для мультимодальных транспортных операций в Азиатско-Тихоокеанском регионе Бангкок, 26-27 августа 2020 г. // Официальный сайт Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана: [сайт]. — URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/9.Asariotis_ESCAP%20EM%20MT_August%202020.FIN_.pdf (дата обращения: 20.09.2022). Слайды №4, 13.
- 38) CHAPTER XI TRANSPORT AND COMMUNICATIONS E. Multimodal Transport. — Текст: электронный // United Nations Treaty Collection: [сайт]. — URL: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en (дата обращения: 11.04.2022).
- 39) Статус текстов: Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год) (Роттердамские правила). — Текст : электронный // Официальный сайт Комиссии ООН по международной торговле : [сайт]. — URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status (дата обращения: 10.04.2022).