



УДК 341.96

РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У ПРОЦЕСІ УНІФІКАЦІЇ НОРМ ПРО ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ МОРСЬКОГО ПЕРЕВІЗНИКА

Рябікін Д.А., аспірант
кафедри міжнародного приватного права
Інститут міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Статтю присвячено дослідженню ролі міжнародних організацій у процесі уніфікації норм про відповідальність морського перевізника, зокрема під час розробки та прийняття Гаазьких, Гамбурзьких та Роттердамських правил.

Ключові слова: Гаазькі правила, Гамбурзькі правила, Комісія ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ), Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), Міжнародний морський комітет, Роттердамські правила.

Статья посвящена исследованию роли международных организаций в процессе унификации норм об ответственности морского перевозчика, в частности в ходе разработки и принятия Гаагских, Гамбургских и Роттердамских правил.

Ключевые слова: Гаагские правила, Гамбургские правила, Комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международный морской комитет, Роттердамские правила.

Riabikin D.A. THE ROLE OF INTERNATIONAL ORGANISATIONS IN THE PROCESS OF UNIFICATION OF RULES ON SEA CARRIER LIABILITY

The article analyses the role of the international organisations in the process of unification of rules on sea carrier liability, in particular in course of development and approval of The Hague, Hamburg and Rotterdam Rules.

Key words: The Hague Rules, The Hamburg Rules, United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), International Maritime Committee (IMC), The Rotterdam Rules.

Постановка проблеми. Відповідальність морського перевізника за вантаж є основним інститутом сучасного торговельного мореплавства та становить основу міжнародного приватного морського права. Сьогодні в світі існує три міжнародно-правові режими регулювання відповідальності морського перевізника – Гаазькі, Гамбурзькі та Роттердамські правила. Всі зазначені уніфіковані міжнародно-правові документи були розроблені з активною участю міжнародних організацій. Дослідження ролі міжнародних організацій у процесі уніфікації таких норм є актуальною проблемою в контексті майбутнього реформування законодавства України в галузі морських перевезень вантажів, особливо зважаючи на той факт, що Україна досі не бере участі в жодному із зазначених режимів, а Кодекс торговельного мореплавства України (КТМ) [1] базується на положеннях Кодексу торговельного мореплавства СРСР 1968 р., який не відповідає потребам сучасного торговельного мореплавства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання ролі міжнародних організацій в процесі створення та розвитку уніфікованих норм про відповідальність перевізника за незбереження вантажу за договором міжнародного морського перевезення вантажу у своїх роботах розглядають багато вітчизняних та закордонних авторів, зокрема, Г.Г. Іванов, О.Л. Маковський [2], О.М. Садіков [3], Р.С. Стоянова [4], Ф. Берлінґ'єрі [5], С. Дор [6], А. Лілар та К. ван ден Бош [7], Ж. Піпер [8], В. Тетлі [9] та

інші. Дослідження робіт зазначених науковців демонструє, що ідея залучення міжнародних організацій до уніфікації правил міжнародних морських перевезень вантажів, основу яких становлять правила про відповідальність перевізника, стала поширеною ще наприкінці XIX ст.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження ролі міжнародних організацій у процесі уніфікації норм про відповідальність морського перевізника, зокрема під час розробки та прийняття Гаазьких, Гамбурзьких та Роттердамських правил, з'ясування історії розробки зазначених міжнародно-правових документів та визначення основних особливостей цього процесу. Завданням статті є аналіз участі та впливу міжнародних організацій на розробку уніфікованих правил про відповідальність морського перевізника, виокремлення основних особливостей цього процесу. Результати проведеного дослідження можуть бути сприйняті як на доктринальному, так і на нормативному рівнях.

Основний матеріал. Перший етап уніфікації норм про відповідальність морського перевізника розпочався на початку XX ст. та ознаменувався прийняттям першого універсального договору про уніфікацію – Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про консамент від 25.08.1924 р. (Гаазькі правила) [10]. У 1897 р. у Антверпені було засновано Міжнародний морський комітет (ММК) – міжнародну неурядову організацію, що об'єднує асоціації морського права різних

країн. Статутною метою ММК є «сприяння усіма підходящими засобами та способами уніфікації морського та торговельного права, морських звичаїв, звичаєвостей та практики» (ст. 1 Статуту ММК) [11]. Проекти документів з уніфікації, підготовлені ММК, обговорюються та схвалюються на міжнародних конференціях ММК.

Оскільки ММК є неурядовою організацією, то рішення міжнародних конференцій ММК не мають обов'язкової сили для держав. Для розгляду державами підготовлених ММК проектів міжнародних угод про уніфікацію морського права бельгійський уряд, починаючи з 1905 р., періодично скликає у Брюсселі сесії Дипломатичної конференції з морського права (Брюссельська конференція) [8, с. 167].

Однією з цілей ММК та Брюссельської конференції на початку ХХ ст. було розроблення уніфікованих норм, що регулювали перевезення вантажу за коносаментом. Але через супротив Сполученого Королівства, де переважали інтереси судновласників, Брюссельські конференції 1909 та 1913 рр. змогли лише обговорити цю важливу тему [6, с. 19].

З 30 серпня до 3 вересня 1921 р. у Гаазі відбувалася конференція Асоціації міжнародного права, у роботі якої взяли участь представники судновласників, страховиків, власників вантажів та банків багатьох держав світу. На конференції були розроблені Гаазькі правила та «модель коносаменту», які сторони мали приймати добровільно.

Для перегляду Гаазьких правил у 1922 р. у Лондоні було скликано Конференцію ММК, на якій до них були внесені суттєві зміни. Водночас було вирішено передати розгляд питання правового регулювання морських перевезень Брюссельській конференції, яка відбулася того ж місяця. Під час Брюссельської конференції 1922 р. переглянутий текст Гаазьких правил дуже розкритикували, після чого для вирішення визначених проблем було створено спеціальну комісію. Як зазначає Г.Г. Іванов, комісії не вдалося вирішити проблеми через загрозу порушити наявний компроміс [2, с. 148]. Зрештою, 25 серпня 1924 р. на Брюссельській конференції було прийнято Гаазькі правила, що набрали чинності з 2 червня 1931 р.

До кінця 1950-х рр. з'явилася потреба перегляду Гаазьких правил. Підготовка змін відбувалася в рамках ММК. На конференції ММК у м. Рієка (Югославія) у 1959 р. було погоджено проект нового тексту ст. 10 Гаазьких правил, що змінював сферу їхнього застосування. Остаточою проектом змін було сформульовано на Стокгольмській конференції ММК у 1963 р. 23 лютого 1968 р. на Брюссельській конференції було прийнято Протокол про зміну Гаазьких правил (Правила Вісбі).

З прийняттям Правил Вісбі завершився перший етап уніфікації норм про відповідальність морського перевізника під егідою міжнародних організацій, розпочатий за ініціативою здебільшого розвинених капіталістичних країн, пов'язаних із морською торгівлею та які мали великий торговельний флот [2, с. 42]. Організаційною формою здійснення уніфікації стала добре налагоджена система взаємодії ММК та Брюссельської конференції.

Відголоском цього етапу стало внесення на XIII сесії Брюссельської конференції змін до Гаазьких правил. З метою приведення основи для обчислення меж відповідальності перевізника відповідно до нових економічних реалій 21 грудня 1979 р. було прийнято Протокол про зміну Гаазьких правил (Протокол СДР).

Перша половина 1960-х рр. поклала початок другому етапові уніфікації норм про відповідальність морського перевізника під егідою міжнародних організацій. Головною особливістю цього етапу є включення у роботу з уніфікації декількох великих міжнародних міжурядових організацій. У сфері уніфікації правил міжнародних морських перевезень вантажів основну роль взяли на себе Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) та Комісія ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ). В уніфікації правового регулювання з інших питань морського права принципову роль відіграла також Міжнародна морська організація (ІМО). ІМО була створена у 1958 р. як Міжурядова морська консультативна організація (ІМКО). 22 травня 1982 р. ІМКО була реорганізована у ІМО [12, с. 365–370]. ММК, у свою чергу, отримав у всіх зазначених організаціях консультативний статус.

У 1964 р. на XIX сесії Генеральної Асамблеї ООН постійним органом Генеральної Асамблеї було створено ЮНКТАД [13]. Основною метою ЮНКТАД стало заохочення міжнародної торгівлі як важливого інструмента економічного розвитку. У завдання ЮНКТАД входить розробка принципів та політики, що стосуються міжнародної торгівлі та відповідних проблем економічного розвитку, а також координація політики урядів та міжнародних організацій в галузі торгівлі. Вищим органом ЮНКТАД є сесія, виконавчим – Рада з торгівлі та розвитку (Рада з торгівлі) [12, с. 340–345].

У 1966 р. на XXI сесії Генеральної Асамблеї ООН з метою сприяння прогресивному погодженню та уніфікації права міжнародної торгівлі було створено ЮНСІТРАЛ [14]. Вона розпочала свою роботу у 1968 р. Для виконання поставлених цілей на ЮНСІТРАЛ було покладено роботу з підготовки та сприяння прийняттю нових міжнародних конвенцій, типових та одноманітних законів та сприяння кодифікації і широкому схваленню умов, правил, звичаїв та практики міжнародної торгівлі, а також координації діяльності організацій, що працюють у цій сфері.

29 квітня 1965 р. рішенням Ради з торгівлі на основі рекомендації I сесії ЮНКТАД було створено спеціальний Комітет з морських перевезень (Комітет). Компетенція Комітету визначена у Резолюції Ради з торгівлі 12 (I) від 29 квітня 1965 р. Вперше правові питання міжнародного судноплавства були розглянуті ЮНКТАД у вересні 1966 р. на IV сесії Комітету. Представник Об'єднаної Арабської Республіки зазначив, що морське право (в тому числі Гаазькі правила) краще захищають судновласника та перевізника, ніж відправника вантажу, та запропонував внести до порядку денного II сесії ЮНКТАД та до програми роботи Комітету – питання про законодавство з морських перевезень, яке б «усувало прога-



лини минулого та передбачало дійсно міжнародну систему, що була б однаково вигідною для розвинених країн, та для країн, що розвиваються» [15; 2, с. 45–46].

Але розвинені країни (насамперед США, Сполучене Королівство, Франція, ФРН та ін.) хоча й не заперечували проти факту існування деяких недоліків міжнародного права, що регулює морські перевезення, але виступали проти радикального перегляду конвенцій, наявних у цій сфері, а також проти участі ЮНКТАД у подальшій розробці міжнародного морського права. Вони виступали за використання для цього «спеціалізованих форумів», які мають необхідний досвід та знання, зокрема ІМКО, ММК, ЮНСІТРАЛ.

В результаті було прийняте компромісне рішення. На основі рекомендації II сесії ЮНКТАД (п. 1а Резолюції ЮНКТАД 14 (II) від 25.03.1968 р. «Міжнародне законодавство в галузі морських перевезень») VII сесія Ради з торгівлі доручила Комітетові заснувати Робочу групу з міжнародного законодавства в галузі морських перевезень (Робоча група ЮНКТАД) [16]. Робоча група ЮНКТАД була заснована на III сесії Комітету 25 квітня 1969 р. [17]. Умови компромісного рішення полягали у тому, що: було прийнято рішення, що юридичні питання, пов'язані із комерційними та економічними аспектами морського права, повністю перебувають у компетенції ЮНКТАД, яка зацікавлена у них, коли вони стосуються міжнародної торгівлі країн, що розвиваються, але на основі рекомендацій Робочої групи ЮНКТАД розробку проектів нових конвенцій має здійснювати ЮНСІТРАЛ. При цьому Робоча група ЮНКТАД мала визначити основні напрямки перегляду Гаазьких правил [2, с. 47–49].

Керуючись рішеннями II сесії ЮНКТАД та VII сесії Ради з торгівлі, XXIII сесія Генеральної Асамблеї ООН рекомендувала ЮНСІТРАЛ «розглянути питання про включення міжнародного законодавства у галузі морських перевезень до числа першочергових тем у програму її роботи» [18]. Під час II сесії ЮНСІТРАЛ було утворено Робочу групу з міжнародного законодавства у галузі морських перевезень (Робоча група ЮНСІТРАЛ) [19]. Загалом з березня 1969 р. до лютого 1975 р. відбулося вісім сесій Робочої групи ЮНСІТРАЛ. Якщо перші дві сесії були присвячені організації та методам роботи, то на III – VIII сесіях Робоча група ЮНСІТРАЛ розглядала, по суті, передане їй питання про коносаменти та займалася розробкою нової конвенції про коносаментні перевезення. Проект Конвенції ООН про морське перевезення вантажів (з урахуванням зауважень, зокрема Робочої групи ЮНКТАД) був розглянутий та схвалений на IX сесії ЮНСІТРАЛ, яка відбувалася з 12 квітня до 7 травня 1976 р. На підготовку та прийняття нової конвенції знадобилося вісім років: більше чотирьох років пішло на роботу ЮНСІТРАЛ [2, с. 49–50].

З 6 до 31 березня 1978 р. у Гамбурзі відбувалася Конференція ООН з морського перевезення вантажів. 30 березня Конференція затвердила та відкрила для підписання Конвенцію ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила) [20].

Основною тенденцією уніфікації правил про відповідальність морського перевізника за вантаж у 1960-х – 1970-х рр. стала відсутність співробітництва між структурами ООН (ЮНКТАД та ЮНСІТРАЛ) та неурядовою організацією ММК. В результаті робота над двома проектами (поправками до Гаазьких правил та Гамбурзькими правилами) відбувалася паралельно, результатом чого став цілий комплекс проблем та фактична деуніфікація правового регулювання морських перевезень вантажів.

Останній на сьогоднішній день етап уніфікації правил про відповідальність морського перевізника під егідою міжнародних організацій, що ознаменувався прийняттям найбільш прогресивного режиму регулювання відповідальності перевізника – Роттердамських правил, розпочався у 90-х рр. XX ст.

У 1996 р. на XXIX сесії ЮНСІТРАЛ було повідомлено, що чинні міжнародно-правові режими морського перевезення вантажів містять суттєві прогалини стосовно різних питань, які становлять перешкоду на шляху вільного потоку товарів та підвищують вартість угод. ЮНСІТРАЛ у зв'язку з цим надіслала зацікавленим міжнародним організаціям запит із проханням надати інформацію про проблеми, що виникають у практиці міжнародних морських перевезень вантажів та щодо можливого вирішення цих проблем [21]. З цього можна зробити висновок, що світова спільнота врахувала негативний досвід та на останньому етапі уніфікації нарешті почала виходити з пріоритету координації та співробітництва всіх зацікавлених міжнародних організацій.

На прохання ЮНСІТРАЛ, ММК у 1998 р. заснував Міжнародну робочу групу з питань транспортного права, а у листопаді 1999 р. – Міжнародний підкомітет. У рамках міжнародного підкомітету було обговорено підготовлений робочою групою проект нової конвенції, що регулює перевезення вантажів. З січня 2000 р. до листопада 2001 р. відбулося шість зустрічей підкомітету. Результатом більш ніж трирічної роботи ММК став проект документу ММК з транспортного права, схвалений на Міжнародній конференції ММК, що відбувалася у Сінгапурі в 2001 р. [22, с. 532–597]. Після цього подальшу роботу над проектом нової конвенції взяла на себе ЮНСІТРАЛ. Результатом наполегливої роботи ЮНСІТРАЛ над проектом нової конвенції стало прийняття остаточного проекту на Генеральній Асамблеї ООН 11 грудня 2008 р. [23]. Нову конвенцію, що отримала назву Конвенція про договори повністю або частково морського перевезення вантажів (Роттердамські правила) [24], було відкрито для підписання на спеціальній конференції, проведеній в Роттердамі у вересні 2009 р. Саме Роттердамські правила сьогодні є найбільш прогресивним договором про уніфікацію правил відповідальності морського перевізника.

Висновки. Результати проведеного дослідження дозволяють стверджувати, що створення та розвиток міжнародно-правового регулювання відповідальності морського перевізника за вантаж, а також процес уніфікації цих правил нерозривно пов'язані з діяльністю міжнародних організацій. На першому

етапі це була система ММК Брюссельської конференції, а сьогодні головну роль у цьому процесі відіграють структури ООН, насамперед ЮНСІТРАЛ. При цьому лише за умов співробітництва всіх зацікавлених міжнародних організацій можна досягти ефективної та універсальної уніфікації правил про відповідальність морського перевізника за вантаж.

Зважаючи на прагнення України інтегруватися у європейський та світовий економічний простір, що об'єктивно сприятиме інтенсифікації морської торгівлі, а також через необхідність зарахування України до світових торговельних потоків, дослідження генези появи та розвитку уніфікованих норм про відповідальність морського перевізника з участю міжнародних організацій дозволяє використовувати його результати під час роботи над майбутніми поправками до КТМ з метою приведення його у відповідність до потреб сьогодення.

У висновку варто наголосити, що приєднання України до Роттердамських правил, які сьогодні демонструють найбільш прогресивні досягнення у роботі міжнародних організацій у галузі торговельного мореплавства, та подальше приведення норм КТМ про відповідальність перевізника, відповідно до положень цих правил є логічним розвитком правотворчості у галузі приватного морського права в нашій країні та цілком відповідає прагненню до інтеграції у європейській і світовий правовий простір.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349;
2. Иванов Г.Г. Международное частное морское право / Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский. – Л. : Судостроение, 1984. – 280 с.
3. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок / О.Н. Садиков. – М. : Юрид. лит., 1981. – 288 с.
4. Стоянова Р.С. Правовое регулирование международных морских перевозок грузов : дисс. ... канд. юрид. наук. / Р.С. Стоянова. – Саратов : Саратовская государственная академия права, 2000. – 169 с.
5. Berlingieri, F., 1979. Il Comité Maritime International: le sue origini, la sua storia, il suo future. *Diritto marittimo*, pp. 148–156.
6. Dor S., 1956. Bill of lading clauses and the Brussels international convention of 1924 (Hague Rules): study in comparative law. Hinckley Pickering, 152 p.
7. Lilar, A., C. van den Bosch, 1973. Le Comité Maritime International 1897–1972. Avens, 120 p.
8. Ripert G., 1923–1924. L'ouvre d'unification du droit maritime. *Bulletin de la Société de législation compare*, vol. 35, pp. 159–178.
9. Tetley W., 2003. Reform of Carriage of Goods – The UNCITRAL Draft & Senate COGSA'99 “Let's have a two-track approach”. *Tul. Mar. L.J.*, 28, pp. 1–44.
10. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
11. Статут ММК [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.comitemaritime.org/part-1-general/0_2736,13632,00.html.
12. Международное публичное право : учебник / отв. ред. К.А. Бекяшев. – М. : Проспект, 2005. – 784 с.
13. Резолюция ГА ООН 1995 (XIX) от 30 декабря 1964 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR021117/IMG/NR021117.pdf?OpenElement>.
14. Резолюция ГА ООН 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR078799/IMG/NR078799.pdf?OpenElement>.
15. Doc. UNCTAD TD/B/C.4/SR.
16. Резолюция Совета по торговле и развитию 46 (VII) от 21 сентября 1968 г.
17. Резолюция Комитета по морским перевозкам 7 (III) от 25 апреля 1969 г.
18. Резолюция ГА ООН 2421 (XXII) от 18 декабря 1968 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR024617/IMG/NR024617.pdf?OpenElement>.
19. Резолюция ЮНСИТРАЛ от 27 марта 1969 г. (Doc. A/CN/9/L).
20. Конвенция Организации Объединенных Наций про морское перевезения вантажів 1978 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
21. Doc. A/CN.9525. Cl. 2,3.
22. CMI Yearbook 2001. – 724 p. [pdf] Available at: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2001.pdf.
23. Резолюция ГА ООН A/RES/63/122 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/478/13/PDF/N0847813.pdf?OpenElement>.
24. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml.