

Мультимодальные аспекты Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов

УДК 341.9 + 347.763 + 656
ББК 67.412.2 + 67.404.2 + 39
М-218

К.А. Малюков,

Всероссийская академия внешней торговли, кафедра гражданского и предпринимательского права - аспирант

Аннотация

В настоящей статье рассматривается мультимодальный характер Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, то есть возможность регулирования данной конвенцией не только морской, но и смешанной перевозки грузов. С учетом подобной специфики данной конвенции, анализируется возможность возникновения коллизий между данной конвенцией и другими конвенциями, регулирующими перевозки различными видами транспорта (Монреальской конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года, Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года, Конвенцией о международных железнодорожных перевозках 1980 года и Будапештской конвенцией о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года).

Ключевые слова: Морская перевозка грузов, мультимодальная перевозка, Роттердамские правила, ЮНСИТРАЛ, коллизия конвенций.

Multimodal features of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

K.A. Malukov,

Russian Foreign Trade Academy, Department of Civil and Business Law - Postgraduate student

Abstract

This article considers multimodal aspects of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, namely the possibility of this Convention to govern not only sea freight, but also multimodal carriage of goods. Given these multimodal features, the article considers the possibility of collisions between this convention and other conventions, governing carriage of goods by other transport modes (Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air of 1999, Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road of 1956, Convention Concerning International Carriage by Rail of 1980, Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway).

Keywords: sea freight, multimodal carriage, Rotterdam Rules, UNCITRAL, conflict of conventions.



В декабре 2008 года была принята Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (которую рекомендовано называть Роттердамскими правилами).¹ К настоящему моменту Роттердамские правила не вступили в силу.² Это современная и актуальная конвенция, содержащая подробное регламентирование правоотношений по договору морской перевозки грузов: она содержит более детальное, чем действующие конвенции, регулирование обязанностей и ответственности морского перевозчика, грузоотправителя; в ней присутствует регулирование издания и оборота электронных документов в сфере морского транспорта, а также регулирование прав и обязанностей контролирующей стороны.

Формулировка «полностью или частично» в названии данного международного соглашения указывает на то, что регулируемые им перевозки могут осуществляться не только морским, но и другими видами транспорта.³ Это так называемый режим «море плюс». На мультимодальный характер Роттердамских правил указывает определение договора перевозки, содержащееся в статье 1 Правил: «договор предусматривает морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке».

При подготовке проекта Роттердамских правил разработчиками отмечалась желательность расширения сферы действия новой конвенции и ее распространения не только на морскую перевозку, но и на иные стадии смешанного договора перевозки. Здесь следует отметить, что действующие конвенции, регулирующие международную морскую перевозку груза (Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года, измененная Протоколами 1968 и 1979 года (которую рекомендовано называть Гаагско-Висбийскими правилами) и Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (которую рекомендовано называть Гамбургскими правилами)) регламентируют только осуществление морской перевозки; возможность перевозки другими видами транспорта в рамках одного договора перевозки ими не предусматривается.

В Записке Секретариата ЮНСИТРАЛ (III Рабочая группа, 11 сессия, 2003 год) отмечается, что из 60 млн контейнеров, перевезенных во всем мире в 2000 году, 50

¹ Начальный проект Конвенции Организации Объединенных наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов был разработан в рамках Международного морского комитета; далее данная конвенция в течение нескольких лет дорабатывалась Комиссией ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). Данная конвенция была принята ООН 11 декабря 2008 года и открыта для подписания 23 сентября 2009 года. Роттердамские правила опубликованы в Издании Организации Объединенных Наций; в продаже под № R.09.V.9. ISBN 978-92-1-433062-2.

² Для вступления в силу требуется 20 ратификаций. К настоящему моменту их 3.

³ Перевозки, осуществляемые двумя и более видами транспорта, называются смешанными или мультимодальными.

процентов перевезли на смешанной основе операторы контейнерных линий. Также в данной записке отмечается стремление отрасли к работе по единому договору «от-двери-до-двери».⁴ Здесь следует вспомнить, что Конвенция о международных смешанных перевозках не вступила в силу, поэтому желательное появление конвенции, регулирующей морскую перевозку груза и дополняющие ее перевозки груза другими видами транспорта.⁵ Поэтому можно приветствовать мультимодальный характер Роттердамских правил.

С учетом мультимодального характера Роттердамских правил представляется интересным изучить соотношение данного международного соглашения с конвенциями, регулирующими перевозки грузов другими видами транспорта, а также возможность коллизии между ними, что и будет рассмотрено в данной статье.

Для начала следует определить соотношение Роттердамских правил с другими конвенциями, регулирующими морскую перевозку грузов: это Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила. Роттердамские правила не конкурируют с Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами, поскольку в соответствии со статьей 89 Роттердамских правил любое государство, которое к ним присоединяется, обязано одновременно денонсировать Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила, если является участником одной из данных конвенций. Данное требование представляется вполне обоснованным – Роттердамские правила принимались с целью заменить собой наличие одновременного правового регулирования морских перевозок грузов Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами (во-первых, многие нормы Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил можно считать устаревшими; во-вторых, одновременное применение двух конвенций приводит к разнице в национальных законах различных государств, различному толкованию одних проблем судами и связанным с этим проблемам).

Как было указано выше, Роттердамские правила имеют отчасти мультимодальный характер, распространяясь на перевозки, дополняющие морскую перевозку (разработчики Роттердамских правил характеризуют его как режим «море плюс»). Но перевозки воздушным, наземным, железнодорожным и внутренним водным транспортом регламентируются отдельными конвенциями; соответственно, при распространении Роттердамских правил на перевозки данными видами транспорта потенциально возможна коллизия между конвенциями.

⁴ В качестве примера такого договора приводится используемая многими проформа коносамента смешанной перевозки КОМБИКОНБИЛЛ (COMBICONBILL), принятая Балтийским международным морским советом (БИМКО) в 1971 году, а затем обновленная в 1995 году. Записка Секретариата ЮНСИТРАЛ, номер документа А/CN.9/WG.III/WP.29, параграфы 25 и 28.

⁵ Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов принята Конференцией Организации Объединенных Наций по Конвенции о международных смешанных перевозках в 1980 году. Опубликована в издании Организации Объединенных Наций под номером TD/MT/CONF/17.



В первую очередь, надо обратить внимание на то, что Роттердамские правила не являются полностью мультимодальной конвенцией (как Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года). Полноценная мультимодальная конвенция предусматривает полностью одинаковые правила для перевозки, в том числе относительно обязанностей и ответственности перевозчика, в течение всей перевозки по смешанному договору вне зависимости от используемого вида транспорта. Роттердамские правила являются частично мультимодальной конвенцией и регулируют перевозки «море плюс», то есть морскую перевозку как основную часть перевозки и перевозку другими видами транспорта как дополняющие морскую часть перевозки.

Основной вопрос, возникающий в связи с мультимодальным или частично мультимодальным характером любой конвенции, – как будет регулироваться ответственность перевозчика с учетом того, что в сфере международных перевозок в каждом виде транспорта есть свое регулирование ответственности перевозчика? Здесь существуют 2 общих подхода, которые обсуждались в Рабочей группе ЮНСИТРАЛ при разработке проекта Роттердамских правил. Первый подход – установление единообразной ответственности, что характерно для полностью мультимодальных конвенций (данный подход используется в Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 года). Согласно данному подходу к ответственности перевозчика применяются общие правила, вне зависимости от того, во время перевозки каким видом транспорта произошла утрата или причинение вреда грузу. Второй подход – установление так называемой сетевой ответственности, в соответствии с которой 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.⁶

Разработчики Роттердамских правил решили пойти по пути компромисса и выработали режим ограниченной сетевой ответственности, который сформулирован в статье 26 Правил, называющейся «Перевозка до или после морской перевозки». Его суть сводится к тому, что положения Роттердамских правил не имеют преимущества по сравнению с положениями международных документов, регулирующих перевозки другими видами транспорта, если утрата или повреждение груза, а также обстоятельства, вызвавшие задержку в сдаче груза, произошли во время части

⁶ Описание обсуждения того, какой подход следует использовать при разработке Роттердамских правил, приводится многими иностранными исследователями, принимавшими участие в данной дискуссии, в частности М.Стерли, Т. Фуджитой и Г. Зелем. *The Rotterdam Rules. The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.* By Professor Michael F. Sturley, Prof. T. Fujita, Prof. G. van der Ziel. 2010. Sweet & Maxwell. С. 62 - 63

смешанной перевозки, выполняемой данными (не морскими) видами транспорта. Соответственно, если нельзя обнаружить, в какой момент смешанной перевозки произошли утрата, повреждение груза или обстоятельство, вызвавшее задержку в сдаче груза, то применяются положения Роттердамских правил. Для применения статьи 26 Роттердамских правил должны быть выполнены следующие условия.

Во-первых, статья 26 Роттердамских правил относится только к регламентированию ответственности перевозчика, ограничению ответственности или срока исковой давности.⁷ Это означает, что в случае одновременного регулирования смешанной перевозки Роттердамскими правилами и другой транспортной конвенцией, согласно статье 26 Роттердамские правила продолжают иметь преимущество по сравнению с другими конвенциями в сфере регулирования обязанностей и ответственности грузоотправителя, наделяния одного из участников правоотношений статусом контролирующей стороны, в отношении издания и оборота транспортных документов и их доказательной силы, сдачи груза, арбитража. Подобное обусловлено следующим. Определение ответственности перевозчика является одной из основных целей принятия каждой конвенции, регулирующей перевозку груза, и в каждой сфере транспорта имеет определенную специфику. С учетом этого разработчики Роттердамских правил решили, что не следует вторгаться в сферу основного регулирования других конвенций и делать регулирование Правилами ответственности перевозчика по договору «море плюс» превалирующим, если утрата или повреждение груза произошли не во время морской части перевозки. Все же, что не касается ответственности перевозчика, ее ограничения или срока исковой давности, регулируется Роттердамскими правилами. Представляется, что это является обоснованным. В качестве подтверждения можно привести следующий пример – издание и использование транспортных документов. В разных сферах транспорта используются различные транспортные документы: к примеру, морской коносамент (как документ, наиболее часто используемый в морской сфере) и железнодорожная накладная (основной документ, используемый при осуществлении железнодорожных перевозок) имеют совершенно разную правовую природу, поочередное использование двух данных документов в рамках одного смешанного договора способно вызвать сложности. Как отмечает голландский исследователь Г. ван дер Зель, переход от одного правового режима к другому в рамках одного смешанного договора перевозки мог бы создавать существенные коммерческие и технические сложности.⁸ Поэтому представляется разумным, что если договор перевозки заключается в соответствии с Роттердамскими правилами, то издание и последующее обращение транспортных документов (в качестве примера) будет в течение всего договора регулироваться Роттердамскими правилами. Здесь следует отметить, что конфликт конвенций по вопросу издания и оборота транспорт-

⁷ Подпункт «b» статьи 26 Роттердамских правил

⁸ Ziel, G. Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules. *Unidroit Uniform Law Review*. NS – Vol. XIV. 2009-4. С. 984



ных документов представляется маловероятным, так как Роттердамские правила регулируют правоотношения по договору перевозки (в том числе и в отношении оборота транспортных документов) между грузоотправителем и перевозчиком: то есть, если к договору применяются Роттердамские правила, то отношения между отправителем и перевозчиком насчет издания и оборота транспортных документов будут регулироваться только Роттердамскими правилами.

Во-вторых, другая транспортная конвенция будет иметь преимущество по сравнению с Роттердамскими правилами в соответствии со статьей 26 Правил в случае, 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. Это так называемая концепция гипотетического контракта, признанная большинством исследователей в качестве крайне удачной. Как отмечает голландский ученый Г. ван дер Зель, «огромное преимущество формулировки заключается в том, что применение статьи 26 зависит не от какого-либо специфического толкования другой конвенции, а от того, что она применяется, когда имеются условия для ее применения». К примеру, смешанная перевозка осуществляется из Хьюстона (США) в Роттердам (Нидерланды) по морю и затем из Роттердама в Берлин (Германия) наземным транспортом. Утрата груза происходит во время перевозки наземным транспортом. В данном случае будет применяться Конвенция о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ), так как Германия и Нидерланды являются участниками данной конвенции, и она применялась бы, если бы заключался отдельный контракт на перевозку груза наземным транспортом.⁹

Следует обратить внимание на содержащуюся в статье 26 Роттердамских правил формулировку «...по сравнению с положениями другого международного документа...». Здесь можно сделать вывод, что разработчики Роттердамских правил решили использовать не термин «конвенция», а более широкий – «документ», чтобы постараться обеспечить отсутствие коллизий не только с транспортными конвенциями, но и международными документами, которые не называются конвенциями (международные соглашения, правила и прочие документы). В первую очередь, речь идет о нормативных документах Европейского союза (директивы), а также других региональных объединений.

Можно выразить мнение, что статья 26 Роттердамских правил способна в значительной мере снизить возможность коллизии между Роттердамскими правилами и иными транспортными конвенциями, которая может возникнуть по причине мультимодального характера Роттердамских правил.

У большинства конвенций, регулирующих перевозки другими видами транспорта, также имеется мультимодальный характер. Роттердамские правила нельзя

⁹ Ziel, G. Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules. *Unidroit Uniform Law Review*. NS – Vol. XIV. 2009-4. С. 987. Перевод автора.

назвать первым международным соглашением, регулирующим осуществление перевозки основным видом транспорта, а также возможную дополнительную перевозку другими видами транспорта. Действие других конвенций может распространяться на морскую перевозку, предшествующую или следующую за перевозкой, регулируемой данными конвенциями. В данном случае потенциально возможна коллизия между этими конвенциями и Роттердамскими правилами, несмотря на статью 26 Роттердамских правил. С целью недопущения подобной коллизии в Роттердамских правилах присутствует статья 82, разграничивающая применение Роттердамских правил и конвенций, регулирующих перевозки грузов другими видами транспорта. Интересно рассмотреть основания для возможной коллизии конвенций, а также, разрешается ли подобная потенциальная коллизия статьей 82 Роттердамских правил.

Для начала надо определить, имеется ли возможность коллизии между Роттердамскими правилами и Монреальской конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года (далее – Монреальская конвенция).¹⁰ Здесь можно отметить, что сочетание перевозки груза по морю и по воздуху представляется маловероятным. В пункте 1 статьи 38 Монреальской конвенции, посвященной смешанным перевозкам, осуществляемым частично воздушным и частично другим транспортом, предусматривается, что Монреальская конвенция применяется только к воздушной перевозке. Однако пункт 4 статьи 18 Монреальской конвенции гласит, что если наземная, морская или перевозка внутренним водным транспортом осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки груза, то утрата груза или причинение ему вреда во время осуществления подобных перевозок считаются следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Также, в данном пункте предусматривается, что «если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки». Эта статья дает основание для возможной коллизии между Монреальской конвенцией и Роттердамскими правилами.

С учетом этого, подпункт «а» статьи 82 Роттердамских правил предусматривает, что Правила не затрагивают применение «любой конвенции, регулирующей воздушную перевозку грузов в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к любой части договора перевозки». Поэтому можно сделать вывод, что если морская перевозка осуществляется с целью погрузки, выгрузки

¹⁰ Монреальская конвенция опубликована в издании Международной организации гражданской авиации под номером ICAO Doc No 4698.



или перегрузки груза, перевозимого в соответствии с Монреальской конвенцией (по воздуху), а также если перевозчик вместо согласованной воздушной перевозки перевозит груз морем, то это подпадает под регулирование Монреальской конвенции. В случае судебного разбирательства принятие решения насчет того, выполнялась ли морская перевозка «с целью» погрузки, выгрузки или перегрузки в рамках перевозки по воздуху, будет осуществляться с учетом обстоятельств каждого конкретного дела на усмотрение суда: непродолжительная морская перевозка может считаться осуществляемой с подобной целью, длительная – нет. На основании изложенного можно сделать вывод, что коллизия между Роттердамскими правилами и Монреальской конвенцией маловероятна.

Теперь надо определить, возможна ли коллизия между Роттердамскими правилами и Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (далее – КДПГ).¹¹ Согласно пункту 1 статьи 2 данной Конвенции она применяется ко всей смешанной перевозке в целом, если во время части перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки. Это означает, что наземное (дорожное) транспортное средство не разгружается во время перевозки другим видом транспорта, в частности морским. Данное положение наиболее применимо в отношении паромных перевозок.

С учетом положения КДПГ о применении данной конвенции, в Роттердамских правилах предусмотрена норма с целью избежания коллизии между Правилами и КДПГ. В данном подпункте «b» статьи 82 Роттердамских правил указывается, что Правила не влияют на применение «любой конвенции, регулирующей наземную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке груза, остающегося погруженным на автомобильном грузовом транспортном средстве, перевозимом на борту судна». Соответственно, если груз будет перевозиться по морю до или после наземной перевозки без разгрузки с наземного транспортного средства, то будет применяться КДПГ. Если с разгрузкой, то будут применяться Роттердамские правила. Однако указанная выше статья 2 КДПГ предусматривает исключение из общего правила – «если будет доказано, что потеря груза, его повреждение или задержка доставки произошли во время перевозки, произведенной одним из видов транспорта, кроме наземного, и не были вызваны действием или упущением наземного перевозчика, а были вызваны фактом, который мог произойти только во время и по причине перевозки, произведенной не наземным транспортом, ответственность наземного перевозчика определяется не настоящей Конвенцией, а теми положениями, которыми определялась бы ответственность любого не наземного перевозчика при заключении между ним и отправителем контракта на перевозку...». Ясна цель наличия данного

¹¹ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов принята 19 мая 1956 г. в Женеве. Вступила в действие с 2 июля 1961 года. Имеет статус Конвенции ООН.

положения – чтобы КДПГ не вторгалась в сферу основного регулирования других конвенций (то есть регулирование ответственности; это уже было рассмотрено ранее на примере Роттердамских правил). Но данная формулировка представляется не вполне ясной и оставляет некоторую почву для потенциальной коллизии и различного толкования сторонами правоотношений, а также судом того, какая из конвенций подлежит применению, так как в каждом случае решение насчет того, вызван ли ущерб только обстоятельством, характерным для морской перевозки, будет зависеть от обстоятельств конкретного дела. К примеру, если пожар на грузовом автотранспортном средстве, перевозимом морским судном после осуществления наземной перевозки, происходит вследствие ненадлежащего обращения с грузом во время наземной перевозки, то к определению ответственности будет применяться КДПГ. Но если во время подобной перевозки на морском судне груз, находящийся на автотранспортном средстве, будет утрачен ввиду пожара на судне, то определение ответственности будет подпадать под Роттердамские правила. С учетом рассмотренного, можно предположить, что коллизия между Роттердамскими правилами и КДПГ возможна в связи с формулировками, содержащимися в КДПГ, но возможность ее возникновения является небольшой благодаря статье 82 Роттердамских правил.

Что касается потенциальной коллизии между Роттердамскими правилами и наиболее широко применяемой конвенцией в сфере регулирования международных железнодорожных перевозок, Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (далее – ЦИМ-КОТИФ), то данная коллизия также потенциально возможна, так как ЦИМ-КОТИФ применяется к международной перевозке, где помимо железнодорожной перевозки имеется морская линейная перевозка, если морская перевозка осуществляется по линии, содержащейся в перечне, предусмотренном ЦИМ-КОТИФ.¹² Подпункт «с» статьи 82 Роттердамских правил, направленный на недопущение коллизии с конвенциями, регулирующими международные железнодорожные перевозки грузов (то есть с ЦИМ-КОТИФ), предусматривает, что Правила не будут иметь преимущества по сравнению с конвенцией, «регулирующей железнодорожную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к морской перевозке грузов, дополняющей железнодорожную перевозку». Могут возникнуть сложности и спорные ситуации при определении того, дополняет ли морская перевозка железнодорожную или нет. Основным критерием для определения этого будет расстояние: если железнодорожная перевозка осуществляется на большее расстояние, чем морская, то морскую

¹² Статья 24 ЦИМ-КОТИФ. Россия является участницей данной конвенции в соответствии с Федеральным законом от 17 июля 2009 г. N 152-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2009. N 29. Ст. 3589.



перевозку можно считать дополняющей железнодорожную. Один из разработчиков Роттердамских правил, итальянский исследователь Ф. Берлингери приводит пример, что при смешанной перевозке из Парижа в Лондон перевозка через пролив Ла-Манш (то есть морская международная перевозка) будет дополнять железнодорожную. При смешанной же перевозке из Сингапура в Цюрих (Швейцария) через Геную (Италия) морская перевозка из Сингапура в Геную никак не может рассматриваться в качестве дополняющей, так как ее дистанция многократно превышает длину железнодорожной перевозки.¹³

Что касается Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), оно не распространяется на морские участки перевозки, поэтому коллизия между данным Соглашением и Роттердамскими правилами не представляется возможной.¹⁴

Перевозка груза внутренним водным транспортом соприкасается с морской перевозкой в рамках одного смешанного договора перевозки, когда груз перевозится на судах типа река-море, технически приспособленных для перевозки груза как по морю, так и по внутренним водным путям. Перевозка грузов по внутренним водным путям регулируется Будапештской конвенцией о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года (далее – КППВ).¹⁵ Подпункт «d» статьи 82 Роттердамских правил предусматривает, что Правила не имеют преимущества по отношению к конвенции, регулирующей перевозки внутренним водным транспортом в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов как по внутренним водным путям, так и по морю. Пункт 2 статьи 2 КППВ предусматривает возможность регулирования данной конвенцией договора, состоящего из перевозки по внутренним водным путям и морской перевозки. Но КППВ не применяется, если в соответствии с применимым законодательством выдается морской коносамент, а также если морская перевозка является более длинной, чем перевозка по внутренним водным путям. Здесь можно сделать вывод, что если коносамент будет выдаваться в соответствии с Роттердамскими правилами, являющимися «морской» конвенцией, то он будет являться морским коносаментом, поэтому будут применяться Роттердамские правила. С учетом рас-

¹³ Berlingieri, F. Multimodal Aspects of Rotterdam Rules. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20ОКТ29.pdf>

¹⁴ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) принято в рамках Организации сотрудничества железных дорог. Действует с 1 ноября 1951 г. с изменениями и дополнениями на 1 июля 2015 г.

¹⁵ Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года принята Центральной комиссией судоходства по Рейну, Дунайской комиссией и Европейской экономической комиссией. Опубликовано под номером CMNI/CONF (99) 2/FINAL ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL 3 октября 2000 г.

смотренных формулировок, имеется следующая почва для коллизии конвенций – в некоторых случаях, когда коносамент выдается без указания в нем на применение определенной конвенции, может быть не ясно, является ли коносамент морским. Данная проблема, в особенности, может возникать при выдаче коносаментов на смешанную перевозку, где присутствуют морской и иные участки перевозки. В подобных случаях суд будет в каждом конкретном случае определять, можно ли считать коносамент морским или нет, а также будет принимать во внимание продолжительность участков перевозки по морю и внутренним водным путям. Несмотря на это имеется достаточное количество оснований для определения того, регулирование какой из конвенций должно иметь место; возможность коллизии Роттердамских правил и КППГВ незначительна.

На основании рассмотренного в настоящей статье можно сделать следующие выводы. Как Роттердамские правила, так и конвенции, регулирующие перевозки другими видами транспорта (Монреальская конвенция, КДПГ, ЦИМ-КОТИФ, КППГВ), имеют определенные мультимодальные черты: они не являются полностью мультимодальными конвенциями, а регулируют в обязательном порядке свой основной вид транспорта, а также распространяются на дополняющие его части перевозки другими видами транспорта. Разработчики Роттердамских правил, с учетом мультимодального характера Правил, приняли во внимание мультимодальные особенности действующих конвенций, регулирующих перевозки другими видами транспорта, и приложили большие усилия для формулирования положений, позволяющих избегать коллизии между Роттердамскими правилами и данными конвенциями. Положения статьи 26 Роттердамских правил (указание на преимущество других конвенций в регулировании ответственности перевозчика при определенных условиях) и положения статьи 82 Роттердамских правил (конкретные положения, направленные на недопущение коллизий с конвенциями, регулируемыми перевозки различными видами транспорта) способны успешно минимизировать возможность возникновения подобных конфликтов. Поэтому можно считать, что частично мультимодальный правовой режим, предлагаемый Роттердамскими правилами, является благоприятным.

С учетом этого, а также упомянутых в начале данной статьи преимуществ регулирования отношений по договору морской международной перевозки грузов Роттердамскими правилами является желательным вступление данной конвенции в силу.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года. Опубликовано в издании Международной организации гражданской авиации под номером ICAO Doc No 4698 по адресу http://www.iata.org/policy/Documents/MC99_en.pdf (Monreal'skaja konvencija dlja unifikacii nekotoryh pravil



mezhdunarodnyh vozдушnyh perevozok 1999 goda. Opublikovana v izdании Mezhdunarodnoj organizacii grazhdanskoj aviacii pod nomerom ICAO Doc No 4698 po adresu)

2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года. Опубликована в издательстве Организации Объединенных Наций под номерами E/ECE/253, E/ECE/TRANS/489. 21 с. (Konvencija o dogovore mezhdunarodnoj dorozhnoj perevozki грузов 1956 goda. Opublikovana v izdatel'stve Organizacii Ob#edinennyh Nacij pod nomerami E/ECE/253, E/ECE/TRANS/489. 21 s.)

3. Конвенция о международных железнодорожных перевозках 1980 года. Официальный текст Конвенции о международных железнодорожных перевозках опубликован на официальном Интернет-сайте Международного комитета по железнодорожному транспорту (International Rail Transport Committee) по адресу <http://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/> (Konvencija o mezhdunarodnyh zheleznodorozhnyh perevozkah 1980 goda. Oficial'nyj tekst Konvencii o mezhdunarodnyh zheleznodorozhnyh perevozkah opublikovan na oficial'nom Internet-sajte Mezhdunarodnogo komiteta po zheleznodorozhnomu transportu)

4. Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года. Опубликована под номером CMNI/CONF (99) 2/FINAL ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL 3 октября 2000 г. 130 с. (Budapeshtskaja konvencija o dogovore perevozki грузов po vnutrennim vodnym putjam 2000 goda. Opublikovana pod nomerom CMNI/CONF (99) 2/FINAL ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL 3 oktjabrja 2000 g. 130 s.)

5. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года. Опубликована в издании Организации Объединенных Наций под номером TD/MT/CONF/17. 18 с. (Konvencija OON o mezhdunarodnyh smeshannyh perevozkah грузов 1980 goda. Opublikovana v izdании Organizacii Ob#edinennyh Nacij pod nomerom TD/MT/CONF/17. 18 s.)

6. Berlingieri, F. Multimodal Aspects of Rotterdam Rules. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf>. Дата обращения 15.06.2016 г.

7. 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. Prof. T., Prof. G. van der. 2010. Sweet & Maxwell. 506 с.

8. The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules. Edited by Prof. D. R. Thomas. London, Informa Law, 2010. 421 с.

9. Ziel, G. Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules. // Unidroit Uniform Law Review. NS – Vol. XIV. 2009-4. С. 981 – 995.

