

А.Г. Калпин

Профессор кафедры
гражданского права
факультета права
Государственного
университета — Высшей
школы экономики,
доктор юридических наук

Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов (Роттердамские правила)

В статье изложены основные положения Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов (г. Роттердам, 23 сентября 2009 г.); охарактеризованы особенности действующих правовых режимов ответственности за несохранность груза при морской перевозке и показана необходимость их унифицированного правового регулирования. В статье подчеркивается, насколько расширена сфера действия новой Конвенции по сравнению с ныне действующими и какую ответственность несет перевозчик за несохранность груза и задержку его сдачи. Приведено различие между оборотными и необоротными транспортными документами, а также охарактеризована транспортная электронная запись как альтернатива «бумажному» письменному документу. Статья заканчивается изложением вопросов исковой давности, юрисдикции и арбитража.

Ключевые слова: Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2009 г.; Роттердамские правила; режим ответственности; Международный морской комитет; несохранность груза; задержка сдачи; транспортный документ; транспортная электронная запись; исковая давность; юрисдикция; арбитраж

Действующий режим ответственности при морской перевозке груза и необходимость принятия новой конвенции о такой ответственности

На протяжении многих десятилетий мировое сообщество стремилось к тому, чтобы обеспечить унифицированное правовое регулирование отношений, возникающих из морской перевозки грузов в международной торговле. Уже в XIX в. грузовладельцы предпринимали попытки ограничить право перевозчиков при перевозке грузов на основании коносаментов выносить в них любые оговорки, снимающие с перевозчиков ответственность за утрату или повреждение груза. Результатом этих усилий явилось принятие в США «Хартер Акта» (Harter act) 1893 г. Впоследствии подобные акты были приняты в Новой Зеландии, Австралии и Канаде.

В дальнейшем Международный морской комитет одобрил проект международной Конвенции, основанный на канадском варианте «Хартер Акта», и внес его на

рассмотрение дипломатической конференции в Брюсселе. Конференция завершила работу в октябре 1923 г. и открыла для подписания Брюссельскую конвенцию об унификации некоторых правил о коносаментах от 25 августа 1924 г., более известную как Гагские правила. Эти правила были изменены протоколами 1968 г. и 1979 г., после чего они стали называться Гагско-Висбийскими правилами. Изменения, внесенные протоколами, нельзя признать настолько существенными, чтобы говорить о двух разных правовых режимах в соответствии с отдельно Гагскими или Висбийскими правилами. Правильнее говорить об одном Гагско-Висбийском правовом режиме.

Россия является участницей как Гагских, так и Висбийских правил с 29 июля 1999 г.

Правовой режим, созданный Гагско-Висбийскими правилами, лишь частично означал унификацию правил, распространяющихся на значительную часть отношений, возникающих в ходе морской перевозки груза. При разработке этих правил не были и не могли быть учтены новые технологии, связанные с «контейнерной революцией», ответственностью за груз «от двери до двери», электронными записями. К тому же ряд бывших колоний за время, прошедшее после принятия Гагско-Висбийских правил, добились политической самостоятельности и требовали более внимательного учета интересов их грузовладельческих кругов.

В 1968 г. Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) возбудила перед своим Комитетом по судоходству ходатайство создать Рабочую группу по международному морскому законодательству. В 1971 г. центр работы по подготовке новой конвенции переместился в ЮНСИТРАЛ. После пяти лет работы проект новой конвенции был представлен на рассмотрение Дипломатической конференции в Гамбурге и 30 марта 1978 г. одобрен большинством делегаций. Этот документ получил название Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила). Для вступления в силу требовалось, чтобы участниками Конвенции стали 20 государств. 1 ноября 1992 г. Гамбургские правила вступили в силу. В настоящее время их участниками являются 33 государства. В Конвенции не участвует целый ряд государств с хорошо развитой экономикой и значительным торговым флотом, на долю которых приходится большая часть мировой торговли. Это объясняется, в частности, тем, что в ряде отношений Гамбургские правила предоставляют преимущества интересам грузовладельческих кругов в ущерб судовладельческим.

Российская Федерация не ратифицировала Конвенцию, хотя ее отдельные положения вошли в Кодекс торгового мореплавания РФ 1999 г.

Действие Гамбургских правил распространяется не только на коносамент, но и на любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, за исключением чартера. В некоторых отношениях эти Правила внесли существенные изменения в международно-правовое регулирование морских перевозок грузов в линейном сообщении. Так, период ответственности перевозчика за груз по Гамбургским правилам охватывает время от принятия груза в свое ведение в порту погрузки до его выдачи в порту выгрузки. В силу Гагско-Висбийских правил такой период ограничивался формулой «от такелажа до такелажа» («from tackle to tackle»).

Гамбургские правила подтвердили, что в основе ответственности перевозчика за утрату или за ущерб грузу должен лежать принцип вины перевозчика с установлением презумпции виновности. Вместе с тем из них было исключено правило о

«навигационной ошибке». Под ней понимались действия или упущения капитана, других членов экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном. В соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами «навигационная ошибка» освобождала перевозчика от ответственности. Кроме того, из Гамбургских правил был устранен примерный перечень обстоятельств, наиболее часто свидетельствующих об отсутствии вины перевозчика и, следовательно, при их доказанности освобождающих последнего от ответственности за несохранность груза.

В Гамбургских правилах значительно повышен предел ответственности перевозчика за несохранность груза. По этим правилам он составляет 835 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетных единицы за один килограмм веса утраченного или поврежденного груза. Ответственность перевозчика за задержку в сдаче груза ограничена суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, но не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате за перевозку. Под расчетной единицей понималась единица «специального права заимствования» (СПЗ), определенная Международным валютным фондом. Наконец, действие Гамбургских правил распространялось также на «живых животных» и «палубные грузы».

Хотя Гамбургские правила в некоторых аспектах усовершенствовали правовое регулирование отношений по морской перевозке грузов, в целом они отнюдь не представляли собой такого решения вопроса, которое могло бы быть положено в основу создания сбалансированного международного режима ответственности перевозчика за сохранность груза. Эти Правила лишь в малой степени учитывали новые технологии, связанные с «контейнерной революцией», с мультимодальными перевозками и связанными с этим попытками установления ответственности одного перевозчика за сохранность груза «от двери до двери» с использованием электронных транспортных записей.

Вступление Гамбургских правил в силу, с одной стороны, и приверженность ведущих морских держав Гаагским или Гаагско-Висбийским правилам — с другой¹, означают существование в мировом торговом судоходстве двух или даже трех (Гаагский, Гаагско-Висбийский, Гамбургский) разных правовых режимов, что не может не затруднять мировую торговлю.

В связи с изложенными фактами Международный морской комитет (далее — ММК) (международная неправительственная организация, объединяющая национальные ассоциации морского права) выразил готовность сотрудничать с ЮНСИТРАЛ в подготовке проекта нового транспортного соглашения, касающегося перевозки груза. В середине декабря 2001 г. ММК представил проект соглашения по транспортному праву в ЮНСИТРАЛ. После внесения незначительных изменений ЮНСИТРАЛ опубликовал проект как свой документ и представил на рассмотрение Рабочей группы. После шести лет, в течение которых было проведено 25 заседаний Рабочей группы, ЮНСИТРАЛ представил окончательный проект конвенции на рассмотрение 63-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН.

Для принятия новой Конвенции дипломатическая конференция не созывалась. Поэтому 63-я сессия Генассамблеи без обсуждения проекта, по существу, приняла

¹ По данным, которые приводит профессор С.Н. Лебедев, под действие Гаагских и Гаагско-Висбийских правил подпадает 75%, а под действие Гамбургских — только 5% перевозок. См.: *Лебедев С.Н.* Новая конвенция ООН о морской перевозке грузов // Ежегодник морского права. 2008. М., 2009. С. 288.

его в виде Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов. Генассамблея постановила провести церемонию открытия Конвенции для подписания 23 сентября 2009 г. в Роттердаме и рекомендовала называть ее «Роттердамские правила». Конвенция (далее — Роттердамские правила) была подписана в Роттердаме 23 сентября 2009 г. Она вступит в силу через год после того, как ее участниками станут 20 государств.

Государство, которое становится участником настоящей Конвенции, если оно является участником Гаагских правил, Гаагско-Висбийских правил или Гамбургских правил, обязано денонсировать соответствующие правила.

Сфера действия Роттердамских правил

При мультимодальных перевозках груза существуют два разных подхода к определению сферы применения международных соглашений. Один из них предполагает наличие ответственности перед грузовладельцем первого перевозчика на всем протяжении перевозки груза, из каких бы отрезков она ни складывалась и какими бы видами транспорта ни выполнялась мультимодальная перевозка. Возместив ущерб, причиненный несохранностью груза, перевозчик, вступивший первым в договор, вправе предъявить регрессный иск к соперевозчику, на участке которого причинен ущерб грузу. Если же ущерб или утрата грузу были причинены на всем протяжении пути, то перевозчик вправе в регрессном порядке требовать возмещения с остальных соперевозчиков за минусом той доли ущерба, которая приходилась на выполненный им участок перевозки. Однако при контейнерных перевозках «от двери до двери» весьма трудно установить, на каком участке перевозки допущена несохранность груза. Так же трудно рассчитывать на предъявление и удовлетворение регрессного иска. К тому же при предъявлении регрессного иска к одному из соперевозчиков его ответственность будет определяться по нормам международного договора, относящегося к соответствующему виду транспорта, или нормам императивного национального законодательства. Следовательно, она может не совпадать с ответственностью того перевозчика, который вступил в мультимодальную перевозку.

Второй подход к определению сфер действия международных конвенций получил название сетевого. Его существо сводится к тому, что при мультимодальной перевозке каждый из соперевозчиков несет ответственность за утрату или повреждение груза, допущенные только на его отгрузке (участке) пути. Он отвечает по нормам конвенции, регулирующей отношения из деятельности только данного вида транспорта (железнодорожного, воздушного и т.д.). При таком подходе при контейнерных мультимодальных перевозках в трудном положении оказывается грузополучатель, на обязанности которого лежит установить, на каком отрезке перевозки груза допущена его несохранность или произошли обстоятельства, вызвавшие задержку в сдаче.

Принимая во внимание все эти соображения, составители проекта Роттердамских правил прибегли к новой и оригинальной конструкции определения сферы их применения. Прежде всего в нескольких положениях Правил зафиксировано, что они рассчитаны на перевозку груза «от двери до двери». Это делает неизбежным вывод об их мультимодальном характере. Так, в ст. 5.1 указано, что Конвенция

применяется, если груз принят или доставлен в местах принятия или сдачи груза, находящихся в разных государствах. Согласно определению договора (ст. 1.1), он «предусматривает перевозку морем и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морскому этапу». Подобная концепция, при которой море становится обязательным, но перевозка не ограничивается только морем, получила наименование «море плюс». Отсюда и нетрадиционное название этого соглашения — Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов.

Основное правило об ответственности за груз по договору распространяется на весь период перевозки безотносительно к тому, осуществляется ли перевозка по морю, суше, воздуху. Но, приняв ограниченную сетевую систему ответственности, Роттердамские правила указали (ст. 26), что при установлении места наступления утраты или ущерба грузу на неморских этапах (участках) перевозки определенные обязательные положения других немультимодальных конвенций применяются, если это предусмотрено соглашением сторон. Положения этих конвенций превагируют над положениями настоящей Конвенции. Наоборот, если место наступления несохранности или задержки в сдаче груза установить не представляется возможным, применяются правила Конвенции 2009 г.

Вопрос о соотношении Роттердамских правил с другими конвенциями, нормы которых распространяются на отношения из деятельности иных видов транспорта, имеет и другую сторону — соотношение пределов ответственности перевозчика, установленного в новой Конвенции и в других неморских конвенциях. В Роттердамских правилах сохранен традиционный для морских конвенций способ расчета предела ответственности — за место или иную единицу отгрузки. При этом предел ответственности несколько повышен даже по сравнению с Гамбургскими правилами. Он составляет 875 СПЗ за место или другую единицу отгрузки либо 3 СПЗ за 1 килограмм веса брутто груза в зависимости от того, какая сумма выше.

Если груз перевозится «в или на» контейнере, поддоне или ином приспособлении либо «в или на» транспортном средстве, то места или единицы отгрузки, перечисленные как упакованные, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие подобного перечисления груз в таком приспособлении рассматривается как одна единица отгрузки.

Размер компенсации за утрату или повреждение груза, обусловленные задержкой сдачи груза, ограничивается суммой, эквивалентной 2,5-кратному размеру фрахта. Общий размер ответственности за несохранность груза и задержку его сдачи не может превышать предела, который был бы установлен в отношении полной утраты груза. В неморских конвенциях пределы ответственности установлены только за килограмм веса, кроме того, они значительно выше. Эти пределы должны применяться только в случаях, предусмотренных ст. 26 Роттердамских правил.

Ответственность перевозчика за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза

Основания ответственности перевозчика за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза в Роттердамских правилах сформулированы так же, как и в Гамбургских правилах — в позитивной форме. В основание такой ответственности положен

принцип вины перевозчика. Не ограничиваясь общей формулой ответственности перевозчика за вину, как это сделано в Гамбургских правилах, Конвенция 2009 г. приводит в качестве иллюстрации перечень некоторых обстоятельств, влекущих за собой освобождение перевозчика от ответственности.

Весьма интересно решен вопрос о распределении бремени доказывания по спорам, связанным с повреждением или задержкой сдачи груза. Первоначально доказывание начинает истец, требующий возмещения убытков, но на его обязанности лежит доказывание только того, что утрата, повреждение или задержка либо вызвавшие их обстоятельства произошли в период ответственности перевозчика за груз. Он не должен доказывать нарушение последним каких-либо лежащих на нем обязанностей. Доказанность утраты, повреждения или задержки сдачи груза порождает презумпцию ответственности перевозчика. Далее бремя доказывания переносится на перевозчика. Если он докажет отсутствие своей вины или вины лиц, за которых отвечает, или, наконец, отсутствие причинной связи между действиями и наступившим результатом, он освобождается от ответственности. Для этого перевозчик должен доказать, что действовал надлежащим образом или разумно в отношении груза либо проявил должную заботливость в приведении судна в мореходное состояние.

Но альтернативно перевозчик для освобождения от ответственности вправе доказать одно или несколько событий либо обстоятельств, перечисленных в ст. 17.3 (опасности и случайности на море, война, скрытые дефекты груза). Предположим, перевозчику удалось доказать наличие данных обстоятельств. В этом случае на истца вновь переходит бремя доказывания. Он вправе представить доказательства, что вина перевозчика или лиц, за которых он отвечает в соответствии со ст. 18 Конвенции 2009 г., вызвала это обстоятельство или событие. Первозчик при наличии обстоятельств, перечисленных в ст. 17.3, несет ответственность, если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка доставки груза вызваны немореходным состоянием судна.

Понятие мореходности дано не только в этой статье, но и ранее в ст. 14 Конвенции. По сравнению с Гаагскими правилами (ст. 4.1) данная норма несколько изменена и приведена в соответствие с новыми технологиями перевозок. Прежде всего указывается, что перевозчик обязан поддерживать мореходное состояние судна в течение всего рейса. Далее в обязанность перевозчика входит поддержание в надлежащем состоянии не только трюмов и других частей судна, но и любых контейнеров, в которых или на которых перевозится груз.

Первозчик несет ответственность, когда нарушение его обязательств вызвано действиями или бездействием:

- а) любой исполняющей стороны;
- б) капитана или остального экипажа судна;
- в) служащих перевозчика или исполняющей стороны;
- г) или любого другого лица, которое исполняет любые обязательства перевозчика.

Наряду с общими условиями ответственности за несохранность или задержку груза (макрорежим ответственности) существуют особые случаи такой ответственности (микрорежим ответственности)². К такого рода случаям относятся специаль-

² *Rhidam T.D.* An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties // *The Journal of International Maritime Law*. 2009. P. 58–71, 77–84.

ные правила об опасном грузе. Согласно ст. 32 Роттердамских правил к опасным грузам может быть отнесен, если по своим свойствам или характеру он представляет или, как можно разумно предположить, станет представлять опасность для людей, имущества, окружающей среды. Таким образом, понятие опасного груза распространено и на опасности, причиняемые окружающей среде. Сюда же нужно отнести и случаи ответственности перевозчика за загрязнения, при которых он, возместив ущерб от загрязнения, вправе предъявить в дальнейшем иск к лицу, выступающему как отправитель опасного груза.

Отправитель несет в отношении опасного груза две обязанности. Он должен своевременно уведомить перевозчика или исполняющую сторону об опасных свойствах или характере груза до сдачи им груза. Если отправитель не указал этого и перевозчик (исполняющий перевозку) не узнал об опасных свойствах или характере груза как-либо иначе, он несет ответственность перед перевозчиком. Отправитель также обязан маркировать или снабдить соответствующими ярлыками груз согласно требованиям публичных органов. За невыполнение этой обязанности он также отвечает перед перевозчиком. В ст. 32 Правил не упоминается о праве перевозчика распорядиться опасным грузом и взыскать с отправителя связанные с этим расходы.

Существенные особенности предусмотрены в ст. 25, содержащей нормы о палубном грузе. Груз можно перевозить на палубе, только если:

- 1) такая перевозка требуется законом;
- 2) груз перевозится в контейнерах или на них либо на транспортных средствах, которые приспособлены для перевозки на палубе, и палуба специально приспособлена для их перевозки;
- 3) перевозка на палубе осуществляется в соответствии с договором перевозки или обычаями, обыкновениями либо практикой данной отрасли.

Положения Роттердамских правил применяются к палубным грузам, когда их перевозка разрешена на палубе. Однако перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза или задержку его, если они вызваны особыми рисками, связанными с перевозкой груза на палубе, по требованию закона или в соответствии с договором перевозки, обычаями, обыкновениями либо практикой данной отрасли.

При перевозке груза на палубе в иных случаях, чем те, когда такая перевозка допускается Правилами, перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение груза или задержку в доставке, вызванные исключительно его перевозкой на палубе. В этом случае перевозчик не может ссылаться на обстоятельства, освобождающие от ответственности (ст. 17.3), но не лишен права на ограничение ответственности. В случае перевозки груза на палубе вопреки прямо выраженному соглашению между перевозчиком и отправителем, что груз должен быть перевезен под палубой, перевозчик теряет право на ограничение ответственности.

В отношениях с третьей стороной, которая добросовестно приобрела оборотный транспортный документ или обратную транспортную электронную накладную запись, перевозчик не вправе ссылаться на правомерность перевозки груза на палубе согласно подп. «е» п. 1 ст. 25 Роттердамских правил. Такое право может принадлежать перевозчику, только если в условиях договора указано, что груз подлежит перевозке на палубе.

Гаагские правила исключали из понятия груза «живых животных» (п. «с» ст. 1). Напротив, в соответствии с Гамбургскими правилами живые животные входили в

это понятие, но предусматривалось, что перевозчик не несет ответственности за любые особые риски, присущие этому виду перевозки (ст. 5.5). В Роттердамских правилах в определении груза (ст. 1.24) отдельно не упоминается о «живых животных». Представляется, что в этом и не было необходимости, так как понятие груза охватывается термином «имущество». Что касается специальных правил в отношении перевозки живых животных, то в договоре, несмотря на общий запрет исключения или ограничения ответственности (ст. 79, 80), допускаются исключения или ограничения обязанностей или ответственности как перевозчика, так и морской исполняющей стороны. Однако такие исключения или ограничения не имеют силы, если истец докажет, что утрата, повреждение груза или задержка в его сдаче явились результатом умысла или грубой неосторожности и с пониманием вероятности таких последствий (п. «а» ст. 81).

Общий запрет вносить в договор перевозки исключения и ограничения обязанностей перевозчика или морской перевозки исполняющей стороны (ст. 79, 80) не допускается и тогда, когда речь идет о перевозке специального груза (п. «б» ст. 81). Допустимость внесения в договор специального соглашения обусловлены: 1) характером или состоянием груза, или 2) обстоятельствами и условиями, при которых осуществляется перевозка. Эти факторы должны давать разумные основания для специального соглашения об исключении или ограничении обязанности или ответственности. При этом такой договор перевозки не должен касаться обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычной торговли. Условием применения данного положения служит также невыдача на груз оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи.

Микрорежим ответственности распространяется и на случаи заключения договоров об организации перевозок грузов. В определениях, содержащихся в Роттердамских правилах, указано, что договор об организации перевозок означает договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза сериями партий в течение согласованного срока. Указание количества груза может включать минимум и максимум количества или определенный диапазон.

Как правило, положения международных конвенций о перевозке грузов имеют императивный характер. Но в данном случае при наличии договора об организации перевозок грузов перевозчик и отправитель могут отступать от императивных правил Конвенции 2009 г. о правах, обязанностях и ответственности. Такие отступления могут иметь силу, если:

1) договор об организации перевозок содержит прямое указание на то, что он отступает от Конвенции;

2) договор был заключен в индивидуальном порядке и содержит прямое указание на свои разделы, в которых допущены такие отступления;

3) отправителю предоставляется возможность заключить договор перевозки на условиях Конвенции без каких-либо отступлений согласно статье о договорах об организации перевозок, и он уведомлен о такой возможности;

4) отступления не включаются путем ссылки на другой документ или не включаются в договор на типовых условиях, не являющихся предметом договора.

Правило о возможности отступления от норм Конвенции (ст. 30.1) не применяется к правам, обязанностям, ответственности, касающимся:

♦ обеспечения и поддержания мореходности судна, укомплектования, оснащения и снабжения судна (п. «а», «б» ст. 14);

- ♦ представления информации о грузе отправителем (ст. 29);
- ♦ обязанностях отправителя, относящихся к опасному грузу (ст. 32);
- ♦ утраты права на ограничение ответственности (ст. 61).

Транспортные документы, выдаваемые в соответствии с договором перевозки груза

Роттердамские правила значительно расширяют круг транспортных документов, выдаваемых в связи с перевозкой груза, по сравнению с Гаагскими, Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами. Отказавшись от традиционной терминологии — коносамент, морская накладная и т.п., — они воспользовались одним общим термином — транспортные документы. Под транспортным документом в Роттердамских правилах понимается документ, выданный перевозчиком, который: а) свидетельствует о получении им или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; б) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор (ст. 1.15). Это определение признает транспортным документом договор перевозки, независимо от того, является ли он оборотным или необоротным.

«Оборотным» может быть транспортный документ, в котором с помощью таких формулировок, как «приказу» или «оборотный», или других формулировок, применяемых к подобным документам, указано, что груз отправлен «по приказу отправителя» или «приказу получателя» или предъявителю и в котором прямо не указано, что он является «необоротным» или «неподлежащим передаче». «Необоротным» считается транспортный документ иной, чем оборотный.

Транспортный документ или транспортная электронная запись являются доказательством **prima-facie получения перевозчиком груза в том виде или состоянии**, как он описан в договоре. Доказывание перевозчиком противоположного не допускается, если данные о грузе включены в оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, которые переданы третьей добросовестной стороне. Также не допускается доказывание противоположного, если данные о грузе включены в необоротный транспортный документ, в котором указано, что он должен быть передан добросовестному получателю.

Доказывание перевозчиком противоположного не допускается в споре с получателем в отношении условий договора, которые включены в необоротный транспортный документ или необоротную транспортную запись (п. 1, 2 ст. 36) и касаются также числа, типа и идентификации номеров контейнеров. Как видно из приведенных положений и из п. 10, 11 ст. 1, в Роттердамских правилах проводится различие между получателем, который приобретает право на получение груза по индоссаменту («Holder»), и третьим лицом, которое имеет право на передачу ему груза по необоротоспособному транспортному документу и определяется как получатель («Consignee»).

В ст. 14 Гамбургских правил выдача коносамента поставлена в зависимость от требования отправителя. Роттердамские правила прежде всего выделяют случай, когда отправитель и перевозчик договорились о неиспользовании транспортного документа или транспортной электронной записи. К этому же примыкают случаи такого использования вследствие обычая, обыкновения или практики соответ-

ствующей отрасли. В остальных случаях после передачи груза отправитель или с его согласия документарный отправитель имеют право по выбору отправителя получить: а) необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись, либо б) оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись (ст. 35).

Договорные условия определены в ст. 1.23 Роттердамских правил как любая информация, касающаяся договора перевозки или груза, которая содержится в транспортном документе или в транспортной электронной записи. В ст. 36 эта информация разделена на несколько групп. В первой группе указаны сведения (данные), представляемые отправителем:

- а) надлежащее описание груза для транспортировки;
- б) основные марки, необходимые для идентификации груза;
- в) число упаковок или предметов или количества груза;
- г) вес груза, если он указан отправителем.

Ко второй группе относятся сведения (данные), представленные перевозчиком или лицом, исполняющим перевозку:

- а) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения для перевозки;
- б) наименование и адрес перевозчика;
- в) дата получения груза или погрузки груза на судно или выдачи транспортного документа либо транспортной электронной записи;
- г) если транспортный документ является оборотным, число его оригиналов, когда выдан более чем один оригинал.

Наконец, третью группу составляют сведения:

- а) наименование и адрес получателя, если они указаны отправителем;
- б) название судна, если оно указано в договоре перевозки;
- в) место получения груза и место его сдачи, если оно известно перевозчику;
- г) порт погрузки и порт разгрузки, если они указаны в договоре перевозки.

Отсутствие или недостоверность одного или нескольких сведений не влияют на правовой характер или действительность транспортного документа или транспортной электронной записи.

В отношении информации о грузе, указанной в первой группе, перевозчик вправе внести в транспортный документ или транспортную электронную запись оговорку, что он не несет ответственности за достоверность информации, представленной отправителем. Такая оговорка допустима, если перевозчик: а) фактически знает, что соответствующее положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение, либо б) имеет разумные основания полагать, что какие-либо существенные положения в транспортном документе или транспортной электронной записи являются неверными либо вводят в заблуждение.

Специальные правила об оговорках установлены в отношении грузов, перевозимых в контейнере или транспортном средстве.

Согласно ст. 40.3 Роттердамских правил перевозчик или исполняющая сторона могут фактически осматривать груз. В этом случае перевозчик вправе включить оговорку, что он не несет ответственности за достоверность данных, указанных в первой группе данных по ст. 36 Правил. Внесение такой оговорки возможно, если перевозчик:

а) не имел практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить информацию о грузе. Он может указать, какую именно информацию не мог проверить;

б) имеет разумные основания полагать, что представленная информация является недостоверной. В этом случае он может указать, какую информацию считает достоверной.

Груз может быть сдан перевозчику или исполняющей стороне в закрытом контейнере или транспортном средстве. Тогда перевозчик вправе включить соответствующую оговорку в отношении описания груза, основных его марок, числа упаковок или предметов, количества груза (п. «а», «б», «с» ч. 1 ст. 36). Это возможно, если перевозчик или исполняющая сторона: а) фактически не осмотрели груз внутри контейнера или транспортного средства; б) иным образом фактически не ознакомились с содержимым контейнера либо транспортного средства до выдачи транспортного документа и транспортной электронной записи.

В отношении указания веса груза (п. «д» ч. 1 ст. 36) оговорка может быть включена, если:

а) перевозчик или исполняющая сторона не взвешивали контейнер или транспортное средство, а отправитель и перевозчик до отгрузки не договаривались, что контейнер или транспортное средство подлежат взвешиванию и вес будет указан в условиях договора;

б) не существовало реальной или коммерчески разумной возможности проверить вес контейнера или транспортного средства.

Транспортные электронные записи

Если в Гаагских правилах вообще не упоминается об электронных записях, а в Гамбургских говорится только о возможности подписания коносамента с помощью электронных средств (п. 3 ст. 14), то в Роттердамских правилах электронным транспортным записям посвящена отдельная глава 3. В связи с этим М. Голдби называет такого рода записи альтернативой «бумажных» транспортных документов (коносаментов, морских накладных) и рассматривает положения Роттердамских правил об этих записях как рамки будущего развития электронной формы отношений по перевозке.

Транспортная электронная запись означает информацию, содержащуюся в одном или нескольких сообщениях, которые были переданы перевозчиком с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки. Она может свидетельствовать о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза согласно условиям договора и свидетельствовать о наличии договора перевозки (имеются в виду случаи, когда договор является реальным) или содержать такой договор. В качестве общего положения ст. 8 Роттердамских правил устанавливает, что все, подлежащее включению в транспортный документ, может быть записано в транспортной электронной записи. Однако при этом необходимо одновременное наличие двух условий:

1) выдача или последующее использование транспортной электронной записи должны осуществляться с согласия перевозчика и отправителя;

2) ее выдача и исключительный контроль над ней или ее передача имеют такие же последствия, как и выдача транспортного документа или его передача.

Подобно «бумажным» транспортным документам, транспортные электронные записи могут быть оборотными и необоротными. В оборотной записи с помощью формулировок «приказу», «оборотный» или других надлежащих формулировок указано, что груз отправляется «по приказу отправителя» или «приказу получателя», и в которой прямо не указано, что она является необоротной или «не подлежащей передаче». Она используется в соответствии со специальной процедурой, установленной п. 1 ст. 9 Роттердамских правил. «Необоротная транспортная электронная запись» означает, что она не является оборотной.

Для использования оборотных электронных записей в Роттердамских правилах установлены специальные процедуры. Они могут предусматривать метод выдачи и передачи этой записи, подтверждение сохранения целостности записи. Названные в Правилах процедуры указываются в договорных условиях. Под выдачей оборотной записи понимается обеспечение распространения на эту запись исключительного контроля с момента ее создания до утраты ею юридической силы или действительности. Передача оборотной записи означает переход исключительного контроля над такой записью.

Оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись взаимозаменяемы (ст. 10). Так, если выдан оборотный транспортный документ, его замена оборотной транспортной электронной записью возможна в следующем порядке:

- 1) держатель передает транспортный документ (все его экземпляры) перевозчику;
- 2) перевозчик выдает держателю оборотную электронную запись, в которой указывается, что она заменяет транспортный документ;
- 3) оборотный транспортный документ утрачивает юридическую силу или действительность.

Если выдана оборотная электронная запись, то ее замена оборотным транспортным документом предполагает:

- 1) выдачу перевозчиком держателю взамен электронной записи оборотного транспортного документа, в котором указывается, что он заменяет электронную запись;
- 2) электронная запись утрачивает юридическую силу или действительность.

Исковая давность, юрисдикция, арбитраж

Согласно ст. 62 никакое судебное или арбитражное разбирательство, возникающее из нарушения обязательства по Роттердамским правилам, не может быть возбуждено после истечения двухгодичного срока. Этот срок исчисляется со дня сдачи груза или со дня, когда груз должен был быть сдан. Срок не подлежит приостановлению или перерыву, но может быть продлен по соглашению сторон.

В Роттердамских правилах, посвященных юрисдикции (гл. 14), право выбора суда, в котором возбуждается производство, принадлежит истцу. При этом он может выбрать суд по месту:

- 1) domicilia перевозчика;
- 2) получения груза, согласованного в договоре перевозки;
- 3) сдачи груза, согласованного в договоре перевозки;

4) порта, в котором груз первоначально был погружен на судно или порт, в котором груз окончательно выгружен из судна.

Истец также вправе предъявить иск в компетентном суде или судах, определенном по соглашению между отправителем и перевозчиком. Это положение — п. «б» ст. 66 противоречит положению ст. 66, что право выбора судна реализуется истцом, «если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда». Выходит, что соглашение сторон о месте разрешения спора возможно только после возникновения спора. В этом случае стороны могут договориться о его разрешении в любом компетентном суде (ст. 72).

Предоставление права выбора компетентного суда почти во всех случаях истцу, в качестве которого в большинстве случаев выступает грузовладелец, представляется не в полной мере оправданным. Это подрывает сбалансированность интересов сторон договора перевозки груза, создавая односторонние преимущества для грузовладельца.

Стороны также вправе договориться о том, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза на основании Конвенции, подлежит рассмотрению в арбитраже. Право выбора места арбитражного разбирательства и в этом случае принадлежит истцу. Он имеет право такого выбора:

- 1) в любом месте, указанном в арбитражном соглашении;
- 2) в любом другом месте государства, в котором находится:
 - а) домициль перевозчика;
 - б) место получения груза перевозчиком, согласованное в договоре перевозки;
 - в) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки;
 - г) порт, в котором груз первоначально был погружен, или порт, в котором груз был окончательно выгружен.

Указание места арбитража обязательно для сторон арбитражного соглашения, если это указание содержится и в договоре об организации перевозок. В нем должны быть ясно указаны наименования и адреса сторон. Договор либо должен быть заключен на индивидуальной основе, либо содержать прямое заявление о существовании арбитражного соглашения и указывать на разделы договора об организации перевозок, содержащие арбитражное соглашение.

После возникновения спора, возникающего из перевозки груза, стороны могут договориться о его разрешении посредством арбитража в любом месте.

Хотя Роттердамские правила специально не упоминают о постоянно действующих арбитражах, заключение соглашения об обращении в такой арбитраж возможно. Положения гл. 14 (юрисдикция) и гл. 15 (арбитраж) станут обязательными для тех договаривающихся государств, которые заявят о том, что эти положения будут для них обязательными.