

14. Сальников В.П. Правовая культура сотрудников органов внутренних дел / В.П. Сальников. – Л., 1988. – С. 42–43.
15. Алексеев С.С. Право: время новых подходов / С.С. Алексеев // Советское государство и право. – 1991. – № 2. – С. 3–11.
16. Господарське процесуальне право : [підручник] / [В.Д. Чернадчук, В.В. Сухонос, В.П. Нагребельний, Д.М. Лук'янець]. – 2ге вид., перероб. і доп. – Суми : ВТД «Університетська книга», 2008. – 378 с.
17. Арбитражный процесс : [учебник] / под ред. В.В. Яркова. – М. : Юристъ, 2002. – 480 с.
18. Кобликов А.С. Юридическая этика : [учебник для вузов] / А.С. Кобликов. – М. : Издательская группа НОРМА – ИНФРА, 1999. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://xn--80aatn3b3a4e.xn--p1ai/book/4486/194943/4>.
19. Пиголкин А.С. Обнаружение и преодоление пробелов в праве / А.С. Пиголкин // Советское государство и право. – 1970. – № 3. – С. 49–57.
20. Беляневич О. Судова практика як засіб забезпечення деонтичної повноти господарського договірної права / О. Беляневич // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – № 2. – С. 81–84.
21. Вінник О.М. Господарське право : [курс лекцій] / О.М. Вінник. – К. : Атіка, 2004. – 624 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.westudents.com.ua/glavy/58751-2-ponyatya-oznaki-ta-printsipi-zdysnennya-gospodarsko-dyialnost.html>.
22. Моїсєєв О.М. Внутрішнє переконання в структурі експертних технологій / О.М. Моїсєєв // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики. – Вип. 12. – С. 109. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.hniise.gov.ua/user_files/File/sbornik/2012/Moisieiev.pdf.
23. Шерстюк В.М. Професійна етика судового експерта як складова судової етики / В.М. Шерстюк // Криміналістичний вісник : наук.-практ. зб. / ДНДЕКЦ МВС України ; КНУВС. – К. : Вид. Дім «Ін Юре», 2007. – № 1 (7). – С. 5–10.
24. Ильин И.А. О сущности правосознания / И.А. Ильин. – М. : Раоф, 1993. – С. 40.

ПОКОРА І. Є.,
аспірант кафедри
цивільно-правових дисциплін
(Одеський національний університет
імені І. І. Мечникова)

УДК 341.9.01

НОВИЙ РЕЖИМ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЯК РЕЗУЛЬТАТ КОМПРОМІСУ: ДОСЯГНЕННЯ, НЕДОЛІКИ ТА ОЧІКУВАННЯ

Стаття присвячена вивченню проблемних питань у сфері перевезень вантажів морем у зв'язку з прийняттям Роттердамських правил – нового міжнародно-правового акту. Розглянуто його основні нововведення, окреслено переваги та недоліки порівняно із прийнятими раніше, нині чинними, правилами. Також висловлено позицію автора стосовно очікування позитивного ефекту від дії Роттердамських правил для усіх учасників перевезення.

Ключові слова: Роттердамські правила, міжнародні морські перевезення вантажів, Гаазько-Вісбійські правила, Гамбурзькі правила, морські перевізники, вантажовідправники, коносамент.



В статті розглянуто питання про Конвенцію ООН про договори міжнародної перевезення вантажів повністю або частково по морю 2008 г. (Роттердамські правила) як про новий режим регулювання відносин між учасниками міжнародних морських перевезень вантажів. Проаналізовані різні точки зору щодо ефективності Роттердамських правил та їх впливу на учасників міжнародних перевезень вантажів по морю, зокрема на перевізників та вантажодателів. В результаті проведеного дослідження автор дійшов до висновку, що, незважаючи на наявність різних думок та очікувань щодо результативності Роттердамських правил як своду уніфікованих норм в сфері міжнародних перевезень вантажів морем, очевидним досягненням є те, що в разі вступлення їх в силу, вони зможуть вирішити питання множинності режимів, ставши єдиним договірним джерелом регулювання в цій сфері.

Ключові слова: *Роттердамські правила, міжнародні морські перевезення вантажів, Гаагско-Вісбійські правила, Гамбурзькі правила, морські перевізники, вантажодателі, коносамент.*

The article deals with the issue concerning the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008 (hereinafter – the Rotterdam Rules) as a new mode of regulation of relations between the parties of the international carriage of goods by sea. Having studied different points of view on the effectiveness of the Rotterdam Rules and their impact on the regulation of relations between participants of the carriage, as well as having analyzed positive and negative changes introduced by the Rotterdam Rules for shippers and carriers, one can conclude that the Rotterdam Rules contain different kinds of innovations, the attitude to which also varies. There was held an overall comparative analysis of the key provisions of the Rotterdam Rules in comparison with similar provisions of other international rules in this sphere, as well as the analysis of expectations regarding the Rotterdam Rules as the new regime of legal regulation in the sphere of international carriage by sea. Based on the foregoing, the author makes a conclusion that despite the existence of different views and expectations with respect to the effectiveness of the Rotterdam Rules as a set of uniform rules in the field of international carriage of goods by sea, their vital achievement obviously is their ability to solve the problem of multiplicity of modes in the mentioned area, becoming the only international treaty in this sphere.

Key words: *Rotterdam Rules, international carriage of goods by sea, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, sea carriers, shippers, Bill of Lading.*

Постановка проблеми. 11 грудня 2008 р. Генеральна Асамблея ООН на її 63-й сесії прийняла Конвенцію ООН про договори міжнародного перевезення вантажів повністю або частково морем 2008 р. (далі – Роттердамські правила) [1]. Оскільки Конвенція була відкрита для підписання в Роттердамі у вересні 2009 р., її вирішили назвати «Роттердамськими правилами» [2, с. 255].

Міжнародний морський комітет (далі – ММК), який від початку був залучений до розробки Роттердамських правил, схвалив Роттердамські правила на своїй 39-й конференції в Афінах. Беручи до уваги практичну та історичну важливість нового режиму регулювання міжнародних морських перевезень вантажів морем, Виконавча рада вирішила, що ММК продовжуватиме слідкувати за прийняттям та імплементацією Роттердамських правил, і створила міжнародну робочу групу з питань Роттердамських правил для цієї мети.

Така увага до Конвенції свідчить про важливість порушеного питання та необхідність наявності єдиного зібрання правил, яке б врегулювало процедуру перевезення вантажів морем, зокрема в частині розподілення відповідальності за вантаж.



Враховуючи, що Роттердамські правила складаються із 96-и статей, у той час як аналогічні конвенції в цій сфері – Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів, 1924 р. (більш відома як Гаазькі правила) містить 12 статей, а Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. (зазвичай іменована Гамбурзькими правилами) – 34 статті, а також беручи до уваги, що Роттердамські правила на сьогодні є найбільш амбітною спробою уніфікації у своїй сфері, зрозуміло, що вони є поєднанням різних правил та результатом важкого компромісу між усіма учасниками роботи над ними, передусім між перевізниками та вантажовласниками [3, с. 320].

Очікується, що нововведення, які представлені в Роттердамських правилах, повинні сприяти зниженню загальних транспортних витрат, а також забезпечити більшу комерційну та правову впевненість у міжнародних ділових операціях [3, с. 310].

Проте у відповідних колах вже декілька років ведуться серйозні дискусії з приводу необхідності ратифікації державами Роттердамських правил з метою надання їм чинності. Оскільки сьогодні у світі існує декілька режимів регулювання перевезення вантажів морем і відсутня будь-яка єдність в цьому питанні, то вивчення та аналіз аргументів обох сторін «барикад» щодо доцільності прийняття та ефективності Роттердамських правил є досить актуальним та здається необхідним для подальшого дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням та проблемам, що стосуються Роттердамських правил, в основному приділяли увагу закордонні вчені. Зокрема, це питання останнім часом аналізували такі фахівці: скандинавський дослідник Х. Конка [2] та ганський професор К. Мбіах [3], які майже одноставно стверджують, що Конвенція є результатом важкого компромісу, отже апіорі не може бути ідеальною, а нині відсутня краща альтернатива для уніфікації у сфері міжнародних морських перевезень вантажів. Видатний китайський професор Ж. Йонгжан, зазначаючи про різні погляди на Роттердамські правила, схиляється до думки, що вони занадто складні та є тільки кроком на шляху до уніфікації у своїй сфері, однозначно не найбільш вдалим та не фінальним [4]. Відомий італійський фахівець з морського права Ф. Берлінжері [5] присвятив питанню уніфікації норм у сфері міжнародного перевезення вантажів морем не одну працю, зокрема зробив детальний порівняльний аналіз всіх трьох конвенцій у зазначеній сфері. Порушене питання також досліджують такі фахівці: Е. Бардот [6], китайські професори С. Южоу і Ж. Жінлей [7] та інші.

Постановка завдання. Основною метою дослідження є виявлення особливостей Роттердамських правил, які вважаються їхніми досягненнями та недоліками, а також з'ясування їхнього можливого впливу та ефекту на подальші відносини між перевізниками та вантажовідправниками у разі набрання ними законної сили.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі загальні завдання:

- дослідити різні погляди з приводу ефективності Роттердамських правил та їхнього впливу на врегулювання відносин між учасниками перевезень;
- вивчити та проаналізувати позитивні та негативні зрушення, внесені положеннями Роттердамських правил, як для вантажовласників, так і для перевізників;
- провести загальний порівняльний аналіз ключових положень Роттердамських правил та аналогічних положень інших міжнародних правил;
- аналіз очікувань щодо значення Роттердамських правил як нового режиму регулювання правовідносин у сфері міжнародних морських перевезень вантажів.

Виклад основних положень. Роттердамські правила, що складаються з 18-т глав і 96-и статей, нині є найповнішою, найбільш всеосяжною і складною конвенцією про міжнародні перевезення вантажів. Для того щоб задовольнити розвиток міжнародної торгівлі і перевезень, в Роттердамські правила було внесено багато інноваційних положень, зокрема таких як: значне розширення сфери застосування правил порівняно з іншими конвенціями у цій сфері, електронні транспортні записи, права контролюючої сторони, ідентифікація перевізника, доставка вантажів без коносаменту, договори про організацію перевезень, перерозподіл прав і обов'язків між вантажовідправниками і перевізниками, нові визначення деяких концепцій і т.д. Цим новим положенням приділено значну увагу, і фахівці ведуть напружені



дискусії про вплив, який вони можуть здійснити, наприклад про можливий вплив на відповідні національні закони, міжнародну торгівлю, міжнародні перевезення товарів, банківську, страхову, портову діяльність, а також інші види транспорту, які використовуються як додаток до морського перевезення [4, с. 288].

У доктрині не припиняються суперечки з приводу значення Роттердамських правил, висловлюються як позитивні, так і негативні думки відносно їхнього змісту та можливих наслідків їхнього застосування, а вантажовідправники та перевізники занепокоєні невизначеностями, які можуть виникнути.

У відповідних джерелах висловлюються думки щодо причин того, чому і внутрішні, і міжнародні вантажовідправники виступають проти Роттердамських правил. Йдеться про те, що вони не тільки підвищують відповідальність перевізника, а й посилюють тягар доведення вантажовласників, що робить неможливим отримання ними компенсації. Крім того, положення цих правил, які здаються вигідними для вантажовласників, зокрема ті, які стосуються доставки товарів без коносаменту, документарного вантажовідправника і перевезення небезпечних вантажів, з різних причин не схвалюють вантажовласники [4, с. 291].

Перевізники теж не задоволені деякими положеннями Роттердамських правил, окремі з яких вважаємо за доцільне дослідити та проаналізувати.

Одним із приводів для скарг перевізників є розширення обов'язків перевізника щодо приведення судна в морехідний стан. Якщо в Гаазько-Вісбійських правилах викладені положення, що стосуються зобов'язань перевізника, привести судно в морехідний стан до та на початку рейсу і піклуватися про вантаж – в Гамбурзьких правилах вони відсутні, оскільки вважалося достатнім зазначити у ч. 1 ст. 5, що перевізник несе відповідальність, якщо не доведе, що він і його службовці або агенти вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути таких обставин та їх наслідків, в Роттердамських правилах традиційні обов'язки перевізника проявляти належну дбайливість про приведення судна у морехідний стан і піклуватися про збереження товарів, було зроблено безперервними (ст. 14). На думку видатного італійського професора Ф. Берлінжері, на це не було жодних підстав, оскільки коли корабель відплив з порту, власник судна повинен бути звільнений від будь-яких обов'язків щодо забезпечення його морехідності [5, с. 6]. Для перевізника значно легше здійснювати необхідну перевірку перш, ніж судно приступило до рейсу, ніж коли рейс вже почався, після чого можливість перевізника вжити таких заходів, які можуть знадобитися для продовження зобов'язання, може бути на практиці значно обмеженою, що може призвести до збільшення відповідальності для перевізника і страховиків [6, с. 328].

Ще одним негативним для перевізників положенням є втрата перевізника права посилатися на навігаційну помилку, тобто на дії, недбалість або упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном. Відповідно до Гаазько-Вісбійських правил перевізник звільняється від відповідальності, зокрема у таких випадках: а) за втрату або пошкодження товару, що виникає внаслідок неморехідності, якщо вона не викликана порушенням перевізником його зобов'язання проявляти належну дбайливість; б) за втрату або пошкодження вантажу, що виникають з вини капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном, а також за втрату або пошкодження вантажу через пожежі, спричинені з вини екіпажу (ч. 2 ст. 4). Відповідно до Гамбурзьких та Роттердамських правил перевізник завжди несе відповідальність за втрату, пошкодження або затримку з вини перевізника, його службовців або агентів. Отже, втрата перевізником зазначеного права є шкідливою для інтересів перевізників і страховиків їх відповідальності [6, с. 327].

Крім цього, межі відповідальності, які згідно з Гаазько-Вісбійськими правилами складають 666,67 розрахункових одиниць за місце або одиницю і 2 розрахункових одиниці за кілограм (ч. 5 ст. 4), згідно з Гамбурзькими правилами 835 розрахункових одиниць і 2,5 розрахункових одиниць відповідно (ч. 1 ст. 6), були збільшені в Роттердамських правилах до 875-и розрахункових одиниць і 3 розрахункових одиниць відповідно (ч. 1 ст. 59). Отже, порівняно з Гаазько-Вісбійськими правилами межі відповідальності збільшено на 31,25% за місце або одиницю і на 50% за кілограм вантажу.



Збільшення ліміту відповідальності за вантаж було предметом тривалих переговорів, і воно, хоча і було схвалено більшістю, не було підтримано деякими важливими делегаціями, у тому числі Китаєм, що визнав його занадто високим, і деякими іншими делегаціями, серед яких Німеччина і Швеція, що визнали його занадто низьким. Критеріїв, на основі яких має бути оцінена межа відповідальності, може бути декілька, зокрема: середня вартість вантажу, що перевозиться морем; вартість страхування відповідальності перевізника, а також його вплив на вантаж. Коли обговорювалися межі відповідальності за Гаазько-Вісбійськими правилами, прив'язка була зроблена до середньої вартості вантажу, але коли уу 1968 р. золотий фунт був замінений на франк Пуанкаре, такий підхід більше не застосовувався. Посилання на середню вартість вантажу було зроблено в ході дискусії, яка відбулася під час сесій Робочої групи ЮНСІТРАЛ, для того щоб не допустити збільшення вище 2,5 розрахункових одиниць за кілограм. Проте здається, що якби середня вартість вантажу дійсно була основою розрахунку межі відповідальності, інші фактори повинні були б обов'язково згодом відіграти важливу роль, оскільки із 1979 р., коли SDR була прийнята як розрахункові гроші, до 2006 р. індекс споживчих цін спеціального права запозичення виріс на 176% [5, с. 33].

Зрозуміло, що значне збільшення лімітів відповідальності Роттердамськими правилами спричинятиме велике фінансове навантаження на перевізників і страховиків їхньої відповідальності.

Одним із нововведень Роттердамських правил є також розширення сфери застосування Правил у питаннях, що стосуються позовної давності: вона охоплює будь-які позови, які можуть бути подані відповідно до правил. Згідно з Роттердамськими правилами позовна давність застосовується до будь-якого позову вантажовідправника або вантажоодержувача до перевізника або будь-якої морської виконуючої сторони, а також будь-якого позову перевізника, або будь-якої морської виконуючої сторони до вантажовідправника, документарного вантажовідправника, контролюючої сторони або вантажоодержувача (ст. 62).

Термін позовної давності також було збільшено порівняно з терміном, закріпленим Гаазько-Вісбійськими правилами, до двох років.

У Роттердамські правила додали спеціальне положення щодо позовів проти особи, ідентифікованої як перевізник відповідно до ч. 2 ст. 37, згідно з якою позов може бути пред'явлений після закінчення двох років строку позовної давності, якщо такий позов пред'являється протягом строку, передбаченого законом суду, і дев'яноста днів відколи перевізник був ідентифікований (ст. 65).

Таке збільшення строків позовної давності може зашкодити інтересам перевізників в досягненні справедливого і належного рішення спорів щодо вантажів. Існує неминучий ризик, що доступність і цінність доказів може зменшуватись з часом, отже в інтересах усіх сторін, щоб такі спори були вирішені оперативно, доки спогади і свідчення залишаються свіжими і точними [6, с. 328].

Введення Роттердамськими правилами концепції «морська виконуюча сторона» поширює потенційні зобов'язання перевізників і на інші сторони за договором, які можуть виконувати будь-яку частину перевезення морем або послуги, пов'язані з перевезенням морем. На такі сторони будуть поширюватися ті ж зобов'язання і відповідальність, як і на перевізника, проте перевізник все ж залишається відповідальним за повне виконання договору перевезення. Проте таке правило не поширюється на субпідрядників, які виконують неморські етапи перевезення [6, с. 328].

Ст. 66 і 75 Роттердамських правил було підвищено гнучкість правил щодо вибору суду при вирішенні спорів, що також є негативним фактором, на думку перевізників. За винятком випадку, коли договір перевезення передбачає виключний вибір суду, за вибором позивача позов може розглядатися в місці domicile перевізника, за місцем отримання, доставки або навантаження (вивантаження) вантажу. Єдиний застосовний суд для вирішення спорів забезпечує більшу ясність і визначеність права і процесу для обох договірних сторін [6, с. 328–329].

Проте прогноз для перевізників безперечно не є повністю негативним, оскільки Роттердамські правила містять і позитивні аспекти, які можуть або будуть працювати на користь перевізників.



Положеннями Роттердамських правил, порівняно з Гаазько-Вісбійськими та Гамбурзькими правилами, було розширено сферу їхнього застосування. Згідно з ч. 1 ст. 1 Роттердамських правил географічними обов'язковими для застосування Конвенції факторами є місця отримання і доставки вантажу, а також порти навантаження і розвантаження. Таким чином, сфера застосування Конвенції більше не обмежується перевезеннями з порту до порту, а поширюється на мультимодальні договори перевезення, так званий режим «від дверей до дверей», згідно з яким місця отримання та доставки вантажу можуть бути всередині країни [5, с. 3]. Таке формулювання повинно спростити розподіл зобов'язань в транспортному ланцюгу і сприяти єдності та послідовному застосуванню правил у підході до оцінки зобов'язань перевізників [6, с. 328–329].

До того ж Роттердамські правила значно детальніше регулюють зобов'язання і відповідальність вантажовідправника. У ст. 27 передбачено, що вантажовідправник повинен здати вантаж в такому стані, щоб він витримав передбачуване перевезення, враховуючи обробку, навантаження, кріплення і вивантаження. У ст. 29 забезпечено, що вантажовідправник повинен надавати інформацію, інструкції та документи, що стосуються вантажу, які не можуть бути отримані перевізником з іншого джерела, необхідні для належної обробки і перевезення товарів, а також для перевізника, щоб він міг дотримуватись законів і правил, що застосовуються до передбачуваного перевезення. Нарешті, у ст. 32 викладені правила перевезення небезпечних вантажів, згідно з якими вантажовідправник несе відповідальність за втрату або пошкодження, заподіяну таким вантажем в результаті невиконання ним обов'язку щодо повідомлення перевізника про небезпечний характер вантажу, якщо перевізнику іншим чином не відомо про такий небезпечний характер. Отже, чітке закріплення зобов'язань вантажовідправника щодо опису вантажу та відомостей про нього є позитивним зрушенням для перевізників.

Ще одним положенням Роттердамських правил, яке позитивно сприймають перевізники, є положення про перевезення вантажів на палубі судна. Зокрема, Гамбурзькі правила передбачають три ситуації, в яких дозволяється перевезення вантажу на палубі: коли воно відповідає звичаю у цій галузі торгівлі; вимагається законодавчими нормами або правилами; коли воно відповідає угоді з вантажовідправником. У Роттердамських правилах додається четверта ситуація, яка нині є набагато важливішою: коли вантажі перевозяться в контейнерах або на контейнерах або транспортних засобах; але вимагається, щоб такі контейнери або транспортні засоби були пристосовані для перевезення на палубі, і палуба була спеціально обладнана для їх перевезення. Це правило є актуальним у зв'язку з сучасними перевезеннями контейнерів на контейнеровозах і з перевезенням транспортних засобів на сучасних суднах [5, с. 43].

Отже, розширення положень правил щодо перевезення вантажів на палубі судна згідно зі ст. 25 Роттердамських правил, а також усунення відповідальності перевізників за втрату або пошкодження вантажу, які викликані особливими ризиками, пов'язаними з його перевезенням на палубі, є очікуваними з боку перевізників удосконаленнями [6, с. 330].

У ст. 79 Роттердамських правил зазначено, що правила щодо зобов'язань і відповідальності перевізника та морських виконуючих сторін, а також вантажовідправника, вантажоодержувача та контролюючої сторони, є обов'язковими, але водночас дозволяють за певних умов свободу договору для договорів про організацію перевезень, визначених у ст. 1 як договори, що передбачають перевезення зазначеної кількості вантажу серією партій протягом узгодженого періоду часу. Така гнучкість для сторін зазначених договорів вбачається цінним надбанням для перевізників, залучених до таких операцій [6, с. 330].

Однією з важливих новел Роттердамських правил є впровадження електронної альтернативи транспортним документам. У зв'язку з безперервним розвитком електронних комунікацій, і враховуючи той факт, що досі спроби створити працездатну систему, яка дозволяє заміну паперових документів електронними, не були успішними положення, що регулюють таку можливу заміну, були розроблені таким чином, щоб забезпечити їх застосування, яка б система в майбутньому не була розроблена [5, с. 57]. Таке нововведення, безсумнівно, отримує все більшу підтримку від перевізників.



Загалом положення Конвенції розширюють і модернізують сучасні міжнародні правила, що регулюють договори морського перевезення вантажів. Мета Роттердамських правил полягає в тому, що ці правила замінять Гаазькі, Гаазько-Вісбійські правила і Гамбурзькі правила, і що саме завдяки ним буде досягнута єдність права в галузі морських перевезень і, як сподіваються, буде усунено постійно наявні загрози для всіх зацікавлених учасників, пов'язані з розрізненим внутрішнім і регіональним законодавством у сфері перевезення вантажів морем. Така мета, безперечно, є гідною, але вочевидь повністю залежить від значної і широкої підтримки державами в процесі ратифікації. Нині конвенцію підписали 25 держав, але ратифікували її тільки 3 з необхідних 20, щоб вона набрала законної сили [6, с. 327].

Порівняно з іншими конвенціями у сфері морських перевезень вантажів Роттердамські правила внесли серйозні корективи у сферу застосування, в обов'язки та відповідальність перевізників. Крім того, інноваційні положення і прориви були зроблені і в інших сферах. Говорячи про основні проблеми Роттердамських правил, зауважують про їхню ідеалізацію: вони є занадто обширними, всеосяжними та жорсткими. Визначаючи стільки зацікавлених сторін, вони намагаються охопити весь процес і всі ланки міжнародних мультимодальних перевезень, що робить їх непрактичними. «Інновації», введені в цій конвенції, додають невизначеності та потенційних ризиків для її імплементації [4, с. 292].

Противники Роттердамських правил зазначають і про те, що важко уявити собі міжнародну конвенцію, яка охоплює все і яку сприймає міжнародне суспільство протягом дуже довгого періоду часу. Всі конвенції є певного роду компромісом міжнародної громадськості для певних питань у певний час, тобто в будь-якому випадку тимчасовим рішенням. Ще однією перешкодою для єдності є той факт, що беззастережна згода або беззастережне прийняття не може існувати для конвенцій, в ході розробки яких досягнуто лише обмеженого компромісу. До того ж щодо однієї і тієї ж конвенції, її умов, то може також відбутися різне тлумачення, через що виникає різна юридична практика в різних країнах. Прибічники цього підходу зауважують, що шлях до уніфікованого міжнародного транспортного права буде довгим, важким і поступовим. Всі виявлені проблеми, здається, свідчать про те, що зусилля з уніфікації міжнародного морського транспортного права не будуть завершеними Роттердамськими правилами [4, с. 296–299].

Прихильники ж Роттердамських правил стверджують, що, незважаючи на всі наведені недоліки Правил, вони є результатом десятирічної напруженої роботи міжнародного суспільства, а також найсучаснішою і передовою міжнародною конвенцією. Уніфікація правового режиму міжнародних мультимодальних перевезень товарів за допомогою такої конвенції буде, безсумнівно, результатом, який вартий на очікування для всього міжнародного співтовариства, і не можна заперечувати прогресивності правил через їхні недоліки або дефекти [7, с. 309].

Висновки. Враховуючи все вищенаведене і беручи до уваги всі переваги та недоліки Роттердамських правил, цілком очевидним є факт, що ці правила не є ідеальним засобом для врегулювання відносин у сфері міжнародного морського перевезення вантажів. Також зрозуміло, що морські мультимодальні перевезення «від дверей до дверей», по суті, є міжнародними та глобальними, і вкрай важко знайти якесь регіональне або національне автономне рішення для забезпечення ефективного правового регулювання у цій сфері. Враховуючи компромісну природу Роттердамських правил, вбачається, що ключовим моментом та найголовнішим досягненням їх є не ті, безперечно, важливі та корисні нововведення, про які йшлося вище, а те, що вони можуть і повинні успішно подолати суперництво, що історично складалося між Гаазькими і Гамбурзькими правилами, і тим самим запобігти створенню автономних регіональних рішень у майбутньому та сприяти певній єдності у сфері міжнародних перевезень вантажів морем.

Список використаних джерел:

1. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the “Rotterdam Rules”). [online] Available at: <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html>.



2. Hannu Honka. Scope of Application, Freedom of Contract. [pdf] CMI Yearbook 2009. Available at: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2009.pdf>.

3. Kofi Mbiah. Updating the Rules on International Carriage of Goods by Sea: the Rotterdam Rules. [pdf] CMI Yearbook 2013. Available at: <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf>>.

4. Zhang Yongjian. On the International Transport Laws' Uniformity Which the R. R. Aims for. [pdf] CMI Yearbook 2013. Available at: <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf>>.

5. Francesco Berlingieri. A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules. [pdf] Available at: <http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf>.

6. Andrew Bardot. The UN Convention on the Contracts of International Carriage. [pdf] CMI Yearbook 2013. Available at: <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf>>.

7. Si Yuzhuo, Zhang Jinleian. Analysis and Assessment on the Rotterdam Rules in China's Marine Industry. [pdf] CMI Yearbook 2013. – Available at: <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Yearbooks/CMI%20YEARBOOK%202013.pdf>>.

СТАДНИК К. О.,

аспірант кафедри господарського права
(Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого)

УДК 346.7 (477)

ПРАВОВА ПОЛІТИКА ДЕРЖАВИ У СФЕРІ ПРОЦЕСІВ КОНЦЕНТРАЦІЇ КАПІТАЛУ: ЗАВДАННЯ ТА НАПРЯМКИ

У статті визначено та проаналізовано напрями правової політики держави у сфері забезпечення процесів концентрації капіталу. Правова політика в зазначеній сфері повинна відбуватися з урахуванням досвіду Європейського Союзу та членства у Світовій організації торгівлі.

Ключові слова: *правова політика держави, концентрація капіталу, процесуальні стадії, процеси економічної концентрації, Антимонопольний комітет України, конкуренція.*

В статье определены и проанализированы направления правовой политики государства в сфере обеспечения процессов концентрации капитала. Правовая политика в указанной сфере должна происходить с учетом опыта Европейского Союза и членства во Всемирной организации торговли.

Ключевые слова: *правовая политика государства, концентрация капитала, процессуальные стадии, процессы экономической концентрации, Антимонопольный комитет Украины, конкуренция.*

The article identified and analyzed areas of state legal policy in the field of capital concentration. Legal policy in this area should be based on the experience of the European Union and membership in the World Trade Organization.

Key words: *legal policy of the state, capital concentration, procedural step, processes of economic concentration, Antimonopoly Committee of Ukraine competition.*

