

# Современные риски в контейнерных перевозках

**Т**ема рисков в контейнерных перевозках достаточно проста, на первый взгляд. Да, у участников транспортного процесса есть весьма специфические риски, которые связаны либо с грузом, либо с транспортом. К первым можно отнести утрату, недостачу, порчу, удержание груза перевозчиком или государственными органами и т.д. Относительно вторых выделяются простой, демередж, принудительное хранение и т.д.

С этим мы сталкиваемся в той или иной степени каждый день в своей работе. Поэтому хочется остановиться на вещах более глобальных. Прежде, чем к ним перейти, не можем обойти тему таможен. Сложности и проблемы, с которыми мы встречаемся, в основном, сводятся к барьерам, воздвигаемым таможней на пути оборота контейнеров. Так вот, мы решили обратиться к истокам и разобраться: на каком основании выдвигаются таможенникам требования ускорить досмотр контейнеров и задается им вопрос, почему в Голландии досматривается не более 10 % контейнеров, а у нас почти 100 %?

На сайте Государственной таможенной службы Украины мы обнаружили замечательную табличку «Приоритетный характер функций таможенных служб», среди которых у украинской таможни (в отличие от их коллег из развитых стран) функции говорят сами за себя: фискальная, правоохранительная, контролирующая и регулирующая. Именно так свою деятельность и понимают украинские таможенники. Кстати, исторически на Руси ряд платежей, которые было поручено взимать местным князьям, назывались «мыт», отсюда и таможня у нас «митница».

Но все же среди задач, которые стоят перед таможенными органами в соответствии с п. 9 ст. 11 Таможенного кодекса Украины есть и создание благоприятных условий для ускорения товарооборота и пассажиропотока через таможенную границу Украины. Успешное выполнение этой задачи

имеет огромное социальное и экономическое значение, содействуя интеграции украинской экономики в мировую рыночную экономику, да и вообще обеспечивает взаимодействие культуры нашей страны с другими странами.

Таким образом, требования профессионалов транспортного бизнеса имеют под собой законодательную почву, и здесь мы только можем пожелать им объединения усилий для здорового лоббирования своих интересов. По нашему мнению, именно в отсутствии конструктивного сотрудничества между транспортниками и кроется причина, почему так медленно продвигается изменение режима оформления документов государственными органами при пересечении границы.

Теперь, собственно, к современным рискам. Логистика и технологии ушли вперед, и, пожалуй, даже мы сами не отдаем себе отчет, насколько это изменило международную торговлю. Появилась даже новая разновидность договора — договор об оказании логистических услуг, имеющий мало общего с договором об организации перевозки или договором о транспортно-экспедиционном обслуживании.

Между тем, сегодня в мире отсутствует правовое регулирование контейнерных перевозок, отвечающее требованиям современности. В контейнерных перевозках важнейшая проблема — это локализация ущерба. Порой очень трудно установить место и время, где и когда с грузом внутри контейнера что-то произошло. Разработанные в XX веке правила (Гаагские 1924, Гамбургские 1978) не могут в полной мере отвечать реалиям сегодняшнего дня. Вот и получается, что мир контейнеризированной торговли живет в отсутствии единого режима ответственности участников контейнерных перевозок. Задумываемся ли мы, например, что на международном уровне срок доставки контейнера четко не установлен? Понимаем ли мы, что ответственность участников транспортной цепочки ограничена, причем лимиты



**Артур НИЦЕВИЧ,**  
партнер Международной  
юридической службы

ответственности отличаются в зависимости от видов транспорта?

Еще двадцать лет назад мы и представить себе не могли, что сегодня в документации будут фигурировать компании из Лабуана, Маршалловых островов, Ниуэ и т.д. На рынке появились и активно работают NVOCC — перевозчики, не владеющие собственным флотом или другими транспортными средствами, выдающие при этом собственные коносаменты. Мы подписываем соглашения с группами, альянсами, холдингами и т.д. Но если в странах с развитой рыночной экономикой сама система достаточно часто устанавливает правила и «отфильтровывает» недобросовестных перевозчиков, экспедиторов, агентов, то у нас в Черноморском регионе с этим сложнее. Ведь мы находимся несколько в стороне от глобального процесса унификации транспортных правил.

За последние десять лет мы как-то незаметно привыкли к финансовому мониторингу банковских переводов. Мир сделал попытку разработки единых правил перевозки (т.н. Роттердамских правил). Каждый день появляются все

## Нарочного заменит электроника

7 октября 2010 года на совещании с участием представителей стивидорных компаний и агентов контейнерных линий служба информационных технологий ГП «Одесский МТП» представила единую электронную базу данных для обмена информацией в режиме он-лайн.

База уже готова, необходимо только оборудовать рабочие места представителей контролирующих органов и агентов. После решения вопроса финансирования доступ к электронной базе будут иметь представители таможни, погранслужбы, карантин растений и другие. Это избавит агентов от доставки необходимых документов контролирующим органам нарочным.

Использование системы обмена информации с помощью сети Интернет позволит значительно сократить время на выполнение всех формальностей при заходе судна и еще на шаг приблизит процедуру обработки судов в порту к современным мировым стандартам.

Презентацию информационной системы предварило сообщение администрации порта о результатах первой обработки в режиме «свободной практики» контейнеровоза «MSC SAMANTHA» на терминале «ГПК-Украина». На основании этого агентам было рекомендовано оформлять все суда в этом режиме, сообщает «Одесский портовик».

Украина не является участником многих международных транспортных конвенций, причем в последние годы украинская политическая элита даже не высказывает своего мнения относительно необходимости присоединения к ним. Таким образом, мы оказываемся в юридическом вакууме и ведем бизнес по правилам, далеко не всегда соответствующим международным стандартам.

Новые условия создают вызовы, на которые правовые системы не могут выработать своевременный и адекватный ответ. Традиционные рецепты, естественно, не являются панацеей. Тем ценнее наработки, имеющиеся в современном международном праве. Имплементация их в систему национального права Украины вполне назрела. Однако взвешивать разумность таких инноваций необходимо очень тщательно. Они могут потребовать структурных изменений всей транспортной отрасли.

Исходя из практики, мы рекомендуем следовать достаточно избитым, но проверенным советам:

- *предварительно оценивать контрагентов и искать адекватные средства обеспечения (гарантии, поручительства и т.д.), готовить и адаптировать документы с учетом отраслевой и местной специфики;*
- *работать с надежными подрядчиками и партнерами по бизнесу.* ■

новые инструменты влияния на вопросы ответственности — введение санкций против Ирана и проверка денежных переводов. Так, законодательство о коррупции (Bribery Act, UK) предусматривает ответственность граждан Великобритании за причастность к коррупционным схемам в любом уголке земного шара.

Тем не менее, конфликты и споры — неотъемлемая часть жизни и бизнеса. У нас при возникновении конфликта очень часто начинаешь искать, к кому предъявить претензию и на каком основании. И тут выясняется, что наша юридическая система не в полной мере может защитить нарушенные права. Например, хотя бы судебные органы Украины в 2009 году рассмотрели примерно 100000 дел, а до исполнения были доведены (здесь статистика очень противоречива) не более 30 %. При этом участники контейнерных перевозок де-факто становятся участниками международных отношений. У них имеется разное понимание и трактовка норм права и обычаев бизнеса, поскольку в каждой стране существуют разные процедуры, по-разному понимаются коллизионные нормы и т.д., а наша судебная система оказалась ко всему этому неготовой.

Мы ежегодно готовим материалы для международных справочников в области транспорта. Так вот, со всей ответственностью можем заявить, что

## Вам нужны кредиты?

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

**Black Sea Trans**

Мы поможем привлечь кредитные ресурсы отечественных и зарубежных банков, инвестиционных фондов для финансирования проектов предприятий морехозяйственного комплекса.

Предпочтение отдается строительству, модернизации либо приобретению судов, строительству и реконструкции береговой инфраструктуры.

На рассмотрение принимается краткое описание проекта.

Ул. Большая Арнаутская, 24, оф. 4, Одесса, 65125, Украина. Тел./факс: +38 (048) 37-38-82  
E-mail: info@blackseatrans.com