



**Original Article: PROSPETTIVE ESCLUSIVA RESPONSABILITÀ CONSOLIDAMENTO
LEGALE DEL GESTORE DI TRASPORTO MULTIMODALE INTERNAZIONALE**

Citation

Ananyeva A.A. Prospettive esclusiva responsabilità consolidamento legale del gestore di trasporto multimodale internazionale. *Italian Science Review*. 2015; 1(22). PP. 25-28.
Available at URL: <http://www.ias-journal.org/archive/2015/january/Ananyeva.pdf>

Author

Anna A. Ananyeva, Saratov State Academy of Law, Russia.

Submitted: December 14, 2014; Accepted: December 27, 2014; Published: January 09, 2015

Senza dubbio, la responsabilità delle organizzazioni di trasporto, compresi gli operatori del trasporto multimodale, rimane una delle maggiori e più urgenti problemi del diritto dei trasporti internazionale. E per affrontare la questione delle condizioni e dei limiti di responsabilità dipende dall'efficacia di unificazione delle regole nel settore dei trasporti. E per quanto riguarda la posta multimodale questa affermazione è di particolare rilevanza. Così, nonostante il numero di tentativi di unificare le norme che disciplinano il trasporto internazionale nel trasporto combinato diretta, lo sviluppo di un unico riconosciuto da tutti gli stati di un documento legale fino coronato un successo limitato. E questo nonostante il fatto che il trasporto multimodale come un modo di organizzare il trasporto internazionale di merci, sono oggi cruciali.

La necessità di tale unificazione è stata riconosciuta quasi un secolo fa, perché la questione è stata sollevata anche in occasione della Conferenza di Stoccolma nel 1927 la Corte penale internazionale. Tuttavia, la situazione internazionale a quel tempo non era favorevole a risolvere le questioni relative alla regolamentazione giuridica internazionale multimodale Trasporto merci. Di seguito, la questione è stata sollevata più volte. Ad esempio, nel

1959 è stato firmato un accordo sulla guida intermodale internazionale e trasporto merci acqua (IITMA), nel 1967 il Comitato marittima internazionale degli Avvocati diritto del mare (ADM) ha proposto il concetto di unificazione delle norme internazionali in materia di responsabilità in misto "terra-mare "messaggi nel 1969 presso il Comitato della Conferenza di Tokyo ha approvato il progetto di convenzione internazionale sul trasporto multimodale, chiamato "Regole di Tokyo".

Era la prima volta in Regole di Tokyo si riflette il concetto di operatore di trasporto multimodale. La sua responsabilità, secondo il documento, basato principalmente sulle regole dell'Aia. In tal caso, se si sapeva in quale sezione del trasporto multimodale ha preso la perdita, danno o ritardo nella consegna, applicare il sistema "a rete" di responsabilità (l'operatore è responsabile sulla base delle norme imperative di convenzione internazionale o di diritto interno che avrebbero beneficiato se l'attore avrebbe concluso un accordo direttamente con l'operatore rispetto a questa fase (fase) di trasporto).

24 maggio 1980 a Ginevra è stato firmato la Convenzione delle Nazioni Unite sui Internazionale multimodale trasporto di merci, che ad oggi non ancora entrato in

vigore perché non raccoglie il numero di Stati aderenti (richiede 30). Tuttavia, questa convenzione è ancora "la prima e unica fonte giuridica di livello internazionale, rivela l'essenza di trasporto multimodale" [1. P. 245].

La Convenzione ha confermato una serie di importanti disposizioni del trasporto multimodale, in particolare, ha emesso uno stato di operatore di trasporto multimodale (OTM). Ma l'ostacolo principale nel riconoscimento della Convenzione ha iniziato le sue disposizioni sulla sua responsabilità. La convenzione è allontanato dal "sistema di rete" responsabilità OTM, fissa il cosiddetto "Sistema unico" (fatta eccezione per la limitazione della responsabilità del gestore, se applicato un limite più alto, se posto conosciuto (studio) danno).

Si fissa un limite di responsabilità è generalmente in linea con le norme di Amburgo, 1978. Allo stesso tempo, se la perdita (o danno) le merci si è verificato in una certa fase del trasporto multimodale e il diritto nazionale o la convenzione internazionale applicabile prevede un limite di responsabilità più elevato rispetto ai limiti ai sensi della Convenzione, il limite di responsabilità del OTM è stato definito in conformità con le disposizioni della convenzione internazionale applicabile o dalla legislazione nazionale.

Corretto approccio Convenzione per determinare la responsabilità del gestore non ha contribuito alla soddisfazione degli interessi dei vettori, spedizionieri, spedizionieri e tutte le persone che forniscono servizi nel trasporto, la fornitura di materiale rotabile, così come altri servizi di trasporto, conteneva una deroga alla uniforme (rete) e la responsabilità delle regole stabilite a favore del mittente in relazione al quale molti paesi non hanno ratificato la Convenzione, e oggi viene utilizzato solo di comune accordo tra le parti del contratto. Più preoccupante erano il fondamento e limiti di responsabilità, così come il principio della responsabilità unica, proposti autori della Convenzione, anche se

di cui altre ragioni per ignorare questo documento.

Attualmente, i messaggi contrastanti di mercato devono essere soddisfatti anche se numerosi, ma le regole di natura facoltativa, applicabili alle parti in presenza di un adeguato riferimento nel contratto, così come pro-forma di documenti di trasporto multimodale di merci. Ad esempio, 1 gennaio 1992 è entrato in vigore il UNCTAD, e dal 1995 l'ultima versione nota del Regolamento (UNCTAD/ICC 95), che è di gran lunga il più popolare atto giuridico della natura facoltativa nel settore del trasporto multimodale di merci nel traffico internazionale.

ICC in base alle Regole di Tokyo sviluppato e pubblicato nel 1975 dalle Regole uniformi riguardanti la documentazione per il trasporto multimodale (Regole ICC numero 298) al fine di offrire consulenza alle associazioni nazionali per creare documenti di trasporto combinato. E per decenni è stato il primo tentativo ICC di generalizzare, di concretizzare il concetto di traffico internazionale e assegnare loro un regime giuridico appropriato. La forma dei documenti relativi pro sviluppate da organizzazioni internazionali come BIMCO, IATA, FIATA e altri.

Regole ICC numero 298 è diverso da 1980 regole della Convenzione di responsabilità del gestore. Ad esempio, nel caso in cui si sa in quale fase di trasporto sono stati la perdita o il danneggiamento, la responsabilità dell'operatore di tale perdita o danno è determinata dalle disposizioni di qualsiasi convenzione internazionale o nazionale, la partenza da questo, la posizione svantaggio dell'attore, e che è impossibile si applicherebbe se l'attore ha stipulato un accordo separato con l'operatore direttamente in relazione ad una particolare fase di trasporto, che ha avuto luogo il danno, e avrebbe ricevuto come prova del fatto che un particolare documento, è necessario il rilascio di cui per l'applicazione di una convenzione internazionale o una legge nazionale come .

Tale responsabilità è determinata come se l'operatore è stato il vettore in questione in tale convenzione internazionale o nazionale.

Nel caso in cui non si sa in quale fase di trasporto sono stati la perdita o danneggiamento della merce, l'atto n 11 del Regolamento della CCI. Compensazione è calcolato in base al valore delle merci nel luogo e l'ora della consegna al destinatario, o in un luogo e in un momento in cui, a norma il contratto di trasporto multimodale dovrebbe essere consegnato. Tale compensazione non deve superare i 30 franchi per chilogrammo di peso lordo perso o danneggiato, se non di comune accordo con il gestore del mittente non dichiarati un valore superiore del bene e questo valore non è stato specificato nel documento di trasporto combinato.

Con tutto il rispetto per il processo di unificazione e di opportunità indirette fornite mediante l'uso di regole opzionali, siamo convinti del fallimento di tali norme per l'ulteriore sviluppo della comunicazione multimodale. Essendo opzionale in natura, non possono agire come un meccanismo efficace per conseguire uniformità. Questo è particolarmente importante nei casi di diffusione di tali standard da parte del contratto che non possono alterare le sue condizioni, che è tipico dei rapporti di trasporto.

C'è stata un'altra tendenza nella regolazione del trasporto multimodale internazionale. In particolare, si propone per la regolamentazione legale del trasporto di merci nel traffico misto che coinvolge il trasporto marittimo di avvalersi delle disposizioni della nuova Convenzione sui contratti per il mare totale o parziale trasporto internazionale di merci ("Regole di Rotterdam"). La Convenzione fonda la sua posizione sul principio della "responsabilità di rete". Abbiamo criticamente valutare la possibilità di ampia applicazione delle disposizioni della nuova Convenzione per dirigere il trasporto multimodale e credere che la tendenza di regolamentazione delle convenzioni

internazionali di trasporto multimodale relative a determinati tipi di trasporti, avrebbe l'effetto, di fronte a quella prevista da tale unificazione, ma perché l'approccio di dati solleva preoccupazioni. Senza dubbio, un tale scenario unificazione delle norme in materia di trasporto multimodale sembra senza speranza, dal momento che solo esacerbare l'incertezza giuridica.

Allo stesso tempo, il mercato è un messaggio misto richiede l'adozione di norme comuni per la comunità globale. Lo ha dichiarato apertamente e che hanno risposto alla ricerca UNCTAD in questo settore [2]. Secondo questo studio, l'83% degli intervistati ritiene che l'attuale sistema fino ad oggi, la regolamentazione giuridica del trasporto multimodale non soddisfa i loro interessi e antieconomico in quanto provoca la necessità di un'assicurazione aggiuntiva, contenzioso e altre spese legali, che aumenta in ultima analisi, le spese di trasporto. E 'interessante notare che il 39% degli intervistati era a favore dell'adozione della nuova convenzione è dedicata ai mezzi di trasporto multimodale.

Senza dubbio, la questione chiave per lo sviluppo della nuova convenzione sarà la risoluzione della controversia sul sistema di responsabilità del trasporto multimodale (Universal, rete o modificato). Il maggior successo ci sembra un sistema unificato di giustizia. E 'particolarmente importante prendere in considerazione qui che la rete si applica solo nel caso in cui si sa in quale fase della carrozza c'è stata una perdita, danno o ritardo nella consegna, mentre al livello attuale di assistenza tecnica messaggi contrastanti di determinare il momento molto spesso possibile.

Tuttavia, si presume che la scelta del principio della responsabilità del gestore dei messaggi misti causare resistenza all'industria dei trasporti. I vettori sono preoccupati che nello stabilire regole comuni, non possono ricorrere all'uso di limiti inferiori di responsabilità previsti diversi modi di trasporto, ove possibile, per determinare lo stadio in cui si è verificato il danno, che è particolarmente importante in

una situazione, quando il ricorso dell'operatore indennizzerà base dei loro limiti inferiori di responsabilità. Così, nonostante il fatto che l'uso del principio di rete genera un "segmentazione" regime responsabilità legale OTM, apparentemente è da questa assegnazione nel prossimo futuro dipenderà sull'impatto di unificazione delle regole di trasporto multimodale.

Quindi, per riassumere. In generale, la necessità di un'ulteriore unificazione delle

norme in materia di trasporto multimodale non è più in dubbio. E perché il lavoro sulla formulazione di una base per tale unificazione, nuovo meccanismo efficace per la responsabilità del trasporto multimodale, è estremamente popolare oggi.

References:

1. Sahno A.A. 2010. On the issue of classification of multimodal transport. pp.236-2462.