

ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ

ГЕНЕРАЛЬНАЯ
АССАМБЛЕЯDistr.
GENERALA/CN.9/385
18 November 1993RUSSIAN
Original: ENGLISH

КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ
Двадцать седьмая сессия
Нью-Йорк, 31 мая - 17 июня 1994 года

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ
ТОРГОВЛЕ

Записка секретариата*

1. Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле была принята 17 апреля 1991 года и открыта для подписания 19 апреля 1991 года на всемирной дипломатической конференции в Вене, Австрия. Конвенция основывается на проекте, подготовленном Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), и на первоначальном предварительном проекте конвенции, разработанном Международным институтом по унификации частного права (МИУЧП).
2. В Конвенции устанавливается унифицированный правовой режим, регулирующий вопросы ответственности оператора транспортного терминала (ниже в настоящей записке - также "оператор терминала" или "оператор") за утрату или повреждение груза или за задержку в передаче груза. Операторы терминалов представляют собой коммерческие предприятия, которые обрабатывают грузы до, в ходе или после перевозки грузов. Их услуги могут привлекаться на основании договора грузоотправителем, перевозчиком или грузополучателем. Обычно оператор выполняет одну или несколько из следующих транспортных операций: погрузка, разгрузка, хранение, штавка, размещение, укладка или увязка. На практике для обозначения подобных предприятий используются различные термины, в число которых, например, входят следующие: склад, база, хранилище, терминал, порт, док, стивидор, портовые погрузочно-разгрузочные компании, железнодорожная станция или грузовой аэротерминал. Применимость Конвенции определяется на основе транспортных услуг, которые предоставляют подобные предприятия, независимо от наименования или названия соответствующего предприятия.

*Настоящая записка подготовлена секретариатом Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) в информационных целях; она не является официальным комментарием к Конвенции.

А. Принципиальные соображения, лежащие в основе Конвенции

Необходимость в императивных нормах об ответственности

3. Согласно национальному праву многих стран стороны в принципе свободны регулировать на основании договора ответственность операторов терминалов. Многие операторы используют эту свободу и включают в свои общие договорные условия оговорки, существенно ограничивающие их ответственность за груз. В национальном праве некоторых стран на свободу операторов терминалов устанавливать пределы своей ответственности распространяются императивные ограничения.

4. Ограничения ответственности, устанавливаемые в общих договорных условиях, ограничивают, например, стандарт осмотрительности, который должен соблюдать оператор, исключают или ограничивают ответственность за действия служащих или агентов оператора, возлагают на заявителя требования бремя доказывания обстоятельств, устанавливающих ответственность оператора, оговаривают короткие погасительные сроки по искам к оператору и устанавливают низкие финансовые пределы ответственности. Финансовые пределы ответственности часто устанавливаются на столь низком уровне, что для большинства видов грузов максимальная сумма убытков, которые могут быть возмещены, составляет лишь незначительную часть фактически понесенных убытков.

5. Такие широкие ограничения ответственности и исключения из нее вызывают серьезную обеспокоенность. В принципе считается нежелательным перекладывать риск утраты или повреждения груза с оператора терминала, который имеет наибольшие возможности по обеспечению безопасности грузов, на грузовладельца, возможности влияния которого на причины утраты или повреждения ограничены. Широкие исключения и пределы ответственности, если они действуют в течение продолжительного времени, могут снизить имеющиеся у операторов терминалов стимулы к уделению неослабного внимания процедурам функционирования, предназначенным для недопущения утраты или повреждения грузов. Кроме того, поскольку владелец груза имеет ограниченный доступ к информации относительно источника повреждения, возложение на него бремени доказывания фактов, устанавливающих ответственность оператора, рассматривается в качестве создания необоснованного препятствия для возмещения ущерба.

6. Такая обеспокоенность может стать еще более серьезной в случае, если транспортные услуги на конкретном маршруте перевозки предоставляются только одним или ограниченным числом операторов.

Пробелы в режимах ответственности, не заполненные международными конвенциями

7. Когда грузоотправитель передает предназначенный к перевозке груз оператору терминала, течение ответственности перевозчика может еще не наступить; в месте назначения период ответственности перевозчика может истечь в момент, когда он передает груз оператору терминала, что обычно происходит до передачи груза грузополучателю или следующему перевозчику. Хотя ответственность перевозчика на основании различных транспортных конвенций в значительной степени регулируется единообразными и императивными нормами, могут существовать периоды, в течение которых транзитные грузы не подпадают под какой-либо императивный режим. Негативные последствия таких пробелов в режиме ответственности являются весьма серьезными, поскольку в соответствии со статистическими данными большинство случаев утраты или повреждения груза происходит не в ходе фактической перевозки, а во время транспортных операций до или после перевозки.

Необходимость в согласовании и модернизации

8. Устанавливаемые национальными правовыми системами нормы, которые регулируют ответственность операторов терминалов, существенно различаются как с точки зрения их источника, так и содержания. Эти нормы могут включаться в гражданские или торговые кодексы либо в иные своды правовых норм, регулирующих вопросы хранения или складирования грузов. Что касается стандарта ответственности, то в некоторых правовых системах предусматривается строгая ответственность оператора терминала за грузы и он может быть освобожден от ответственности только в том случае, если установлено наличие некоторых условий, относящихся к весьма ограниченной группе обстоятельств, освобождающих от ответственности. В других системах оператор несет ответственность за небрежность, т.е. в том случае, если он не принимает разумных мер предосторожности в отношении груза. Другие различия касаются бремени доказывания наличия обстоятельств, устанавливающих ответственность оператора. Согласно многим системам ограниченный набор доказательств, представленных заявителем требования, достаточен для установления презумпции ответственности оператора, а затем бремя доказывания наличия обстоятельств, освобождающих от ответственности, переносится на оператора. Имеются, однако, также и такие правовые системы, в которых бремя доказывания наличия обстоятельств, устанавливающих ответственность оператора возлагается на заявителя требования. Кроме того, существуют расхождения в том, что касается финансовых пределов ответственности. В некоторых правовых системах ответственность оператора не ограничивается, а в других устанавливаются пределы такой ответственности. Еще одна группа различий касается сроков исковой давности. В некоторых правовых системах предусматриваются весьма длительные сроки. Эти расхождения могут усугубляться и в силу того факта, что в некоторых правовых системах на операторов распространяются различные нормы ответственности в зависимости от характера предоставляемых услуг. Например, на вопросы хранения груза на складе оператора и погрузки грузов в трюм судна могут распространяться различные своды норм.

9. Такие расхождения в правовом регулировании вызывают трудности, в частности, для перевозчиков и других пользователей транспортных услуг, которые вступают в отношения с операторами терминалов в различных странах.

10. Кроме того, многие национальные правовые нормы не отвечают условиям современной практики функционирования транспортных терминалов. Например, национальные правовые нормы могут не учитывать вопросы использования контейнеров или компьютеризированных методов передачи сообщений или могут не регулировать надлежащим образом вопрос об опасных грузах.

Последствия и преимущества принятия Конвенции

11. Конвенция была подготовлена с целью устранить или сократить вышеупомянутые расхождения в правовых режимах, применимых к международной перевозке грузов. В закрепленных решениях учитываются законные интересы грузовладельцев, перевозчиков и операторов терминалов.

12. Конвенция отвечает интересам грузовладельцев, поскольку она предусматривает конкретный и сбалансированный правовой режим получения компенсации от оператора. Это имеет особое значение для грузовладельца в том случае, когда грузы повреждены или утрачены оператором до начала течения ответственности перевозчика за грузы или после прекращения такой ответственности. В подобной ситуации, при которой оператор терминала обычно

является единственным лицом, от которого может быть истребовано возмещение ущерба, неимперативные национальные нормы об ответственности могут создавать лишь ограниченные возможности для получения грузовладельцем компенсации от оператора терминала.

13. Конвенция также учитывает интересы перевозчиков в случаях, когда грузы повреждаются оператором терминала в течение периода, когда перевозчик несет ответственность за груз. В подобном случае, при котором, согласно императивному режиму, перевозчик часто несет ответственность перед владельцем груза, перевозчик сможет в качестве основания для регрессного иска к оператору терминала сослаться на императивный режим Конвенции.

14. Усовершенствование и согласование норм об ответственности, проведенное в Конвенции, также отвечает интересам операторов терминалов. Конвенция предусматривает современный правовой режим, отвечающий формирующейся практике терминальных операций. Нормы, касающиеся документации, носят либеральный и согласованный характер и позволяют оператору использовать электронный обмен данными (ЭДИ). В число других норм, отвечающих интересам операторов терминалов, входят те, которые устанавливают относительно низкие финансовые пределы ответственности и наделяют оператора правом удерживать груз в связи с возникшими у него издержками и требованиями.

В. Подготовительная работа

15. Конвенция берет свое начало в работе Международного института по унификации частного права (МИУЧП) по вопросу о договорах о хранении и складировании грузов, которая привела к принятию в 1983 году Советом управляющих МИУЧП предварительного проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов 1/.

16. По договоренности между МИУЧП и ЮНСИТРАЛ предварительный проект конвенции был передан на рассмотрение ЮНСИТРАЛ в 1984 году с целью подготовки унифицированных норм по этому вопросу. Рабочая группа ЮНСИТРАЛ по международной договорной практике, перед которой была поставлена задача выработки унифицированных норм, посвятила этим вопросам четыре сессии 2/ и рекомендовала принять унифицированные нормы в форме конвенции. Проект конвенции был передан всем государствам и заинтересованным международным организациям для представления комментариев. В 1989 году после внесения различных изменений в этот текст 3/ ЮНСИТРАЛ утвердила проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций по рекомендации ЮНСИТРАЛ постановила созвать дипломатическую конференцию для принятия конвенции.

1/ Предварительный проект конвенции и пояснительный доклад опубликованы в документе Study XLIV - Doc.24, UNIDROIT, Rome, September 1983.

2/ A/CN.9/260 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ за 1985 год, том XVI); A/CN.9/275 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ за 1986 год, том XVII); A/CN.9/287 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ за 1987 год, том XVIII); и A/CN.9/298 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ за 1988 год, том XIX).

3/ Обсуждения в Комиссии отражены в документе A/44/17 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ за 1989 год, том XX), пункты 11-225.

17. Конференция Организации Объединенных Наций по вопросу об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле проходила в Вене, Австрия, со 2 по 19 апреля 1991 года. В работе Конференции приняли участие представители 48 государств, а также межправительственных организаций и международных неправительственных организаций, заинтересованных в этой теме. На Конференции были тщательно рассмотрены все вопросы, в том числе мнения, которые были изучены и отклонены в ходе подготовительной работы в рамках ЮНСИТРАЛ. Конвенция была принята 17 апреля 1991 года 4/. До 30 апреля 1992 года – предельного срока для подписания Конвенции – ее подписали следующие государства: Испания, Мексика, Соединенные Штаты Америки, Филиппины и Франция.

С. Важнейшие положения Конвенции

Определения

18. Для применения Конвенции необходимо, чтобы транспортные услуги предоставлялись лицом, подпадающим под определение термина "оператор транспортного терминала". Согласно определению в статье 1(а), оператором транспортного терминала является "лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять в свое ведение груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении этого груза в районе, который оно контролирует либо который оно имеет право посещать или использовать. Однако лицо не будет считаться оператором в том случае, если оно является перевозчиком в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку".

19. "В ходе выполнения своей работы". Конвенция применяется только в том случае, если предоставление транспортных услуг представляет собой коммерческую деятельность. Это не означает, что предоставление конкретной транспортной услуги должно осуществляться за вознаграждение. Например, в некоторых терминалах краткосрочное хранение в месте назначения может осуществляться "бесплатно", а сборы начнут взиматься после истечения второго или третьего дня хранения.

20. "Груз, являющийся объектом международной перевозки". Если транспортные услуги предоставляются в отношении груза, являющегося объектом внутренней перевозки, Конвенция не применяется. Для того чтобы обеспечить определенность относительно применимого режима, в статье 1(с) устанавливается, что место отправления и место назначения должны "идентифицироваться" как находящиеся в двух различных государствах уже на момент, когда оператор принимает груз в свое ведение.

21. "Транспортные услуги". В статье 1(d) Конвенции содержится не носящий исчерпывающего характера перечень услуг, входящих в категорию транспортных услуг, регулируемых Конвенцией. Приведенные примеры (хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка) указывают на то, что эти услуги включают только физическую обработку грузов и не охватывают, например, промышленную переработку, такую, как переупаковку или очистку грузов, или финансовые или коммерческие услуги.

4/ Сборник документов дипломатической конференции был опубликован в издании Организации Объединенных Наций A/CONF.152/14.

22. "Район, который оно контролирует либо который оно имеет право посещать или использовать". На первоначальном этапе подготовительной работы в рамках Рабочей группы ЮНСИТРАЛ использовалась предпосылка о том, что проект Конвенции должен применяться в том случае, если хранение товаров представляет собой часть услуг оператора. На основании такого подхода исключались бы, например, те стивидорские компании, которые ограничивают свои услуги погрузкой и разгрузкой грузов, не осуществляя самостоятельного хранения грузов. Для того чтобы более четко зафиксировать этот подход, Рабочая группа включила в определение критерий о том, что оператор должен предоставлять свои услуги "в районе, который он контролирует либо который он имеет право посещать или использовать". Впоследствии сфера применения проекта Конвенции была расширена на охват предоставления различных транспортных услуг, даже не связанных с хранением грузов. С учетом расширенной сферы применения критерий, касающийся района, в котором предоставляются услуги, также приобрел более широкое значение. Это означает, например, что штивка или размещение грузов в трюме судна будут рассматриваться в качестве услуги, предоставленной в районе, который оператор имеет право посещать; товарная пристань, на которой оператор перемещает грузы и которая используется различными предприятиями, будет представлять собой район, который оператор имеет право использовать; склад оператора будет представлять собой район, который он контролирует.

23. "Лицо не будет считаться оператором в том случае, если оно является перевозчиком в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку". Из сферы применения Конвенции исключаются случаи, когда какое-либо лицо предоставляет транспортные услуги в период, когда оно несет ответственность за груз в соответствии с нормами права, регулирующими перевозку. Например, если конкретная морская перевозка груза регулируется Гамбургскими правилами и перевозчик принимает груз в свое ведение в порту погрузки и складировает его до начала рейса или хранит грузы, находящиеся в его ведении, в течение некоторого времени в порту разгрузки, то ответственность перевозчика за груз, хранимый им в порту, будет регулироваться Гамбургскими правилами, а не Конвенцией об операторах терминалов.

Период ответственности

24. Ответственность оператора за груз начинается в момент, когда оператор принимает его в свое ведение, и заканчивается в момент, когда оператор передает его или предоставляет в распоряжение лицу, уполномоченному принять его (статья 3). Концепцию "принятия груза в свое ведение" следует рассматривать с учетом видов услуг, которые может предоставлять оператор, и с учетом того факта, что оператор может предоставлять услуги в то время, когда ответственность за груз несет другое лицо, обычно перевозчик. Когда оператор принимает груз для его складирования, груз будет находиться в его ведении с момента, когда груз передан на его попечение или под его контроль. В случае, однако, когда оператор начинает обработку груза предоставлением таких услуг, как погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка или увязка, услуги могут предоставляться оператором в то время, когда груз находится "в ведении" перевозчика. В ходе предоставления таких услуг оператор может не считаться принявшим груз на свое попечение или под свой полный контроль. В подобных случаях можно считать, что груз принят "в ведение" в тот момент, когда оператор входит в физический контакт с грузом.

25. Аналогично значение концепции "его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его" зависит от конкретных обстоятельств дела. Если "передача" происходит путем выдачи груза со склада оператора и передачи его на попечение перевозчика или грузополучателя,

соответствующим моментом будет тот, когда оператор снимает с себя попечение или контроль над грузом. Если услуги оператора ограничиваются, например, штивкой, размещением, укладкой или увязкой, которые часто производятся в то время, когда груз находится в ведении перевозчика, период ответственности оператора закончится в момент, когда оператор завершает операции с грузом.

26. Цель концепции предоставления груза "в распоряжение лицу, уполномоченному принять его" состоит в том, чтобы позволить оператору прекратить свою ответственность по Конвенции в момент, когда он исполняет все свои обязательства, даже если лицо, уполномоченное принять груз, такой груз не принимает. Для прекращения ответственности на основании Конвенции передача груза в распоряжение уполномоченного лица должна осуществляться в соответствии с договором и обычаями, применимыми в конкретном случае.

Выдача документа

27. Согласно Конвенции решение вопроса о выдаче документа, удостоверяющего получение груза, в принципе оставляется на усмотрение оператора (статья 4). Однако, если заказчик просит выдать такой документ, оператор должен сделать это. Подобный порядок необходим для учета практики различных терминальных операций. Например, когда операции ограничиваются креплением контейнеров, штивкой или размещением груза или укладкой, документы в обычном порядке могут не выдаваться. Когда операции включают складирование, операторы обычно выдают документ, удостоверяющий получение груза.

28. В Конвенции предусматривается, что документ может выдаваться "в любой форме, при которой сохраняется содержащаяся в нем информация". Далее предусматривается, что подпись может быть "собственноручной подписью либо ее факсимиле или иным эквивалентным удостоверением аутентичности с помощью других средств". В это положение не включено оговорки о требовании, что конкретные средства удостоверения аутентичности должны допускаться применимым правом. Слова "эквивалентное удостоверение аутентичности" должны толковаться как требование о том, что использованный метод должен быть достаточно надежным с учетом обычаев, применимых к конкретному случаю.

29. В ряде положений Конвенции имеются ссылки на уведомления и запросы (статьи 4(1); 5(3), (4); 10(4); 11(1), (2), (5); 12(2), (4), (5)). В статье 1(e) и (f) указывается, что уведомление или запрос должны делаться "в форме, при которой обеспечивается запись содержащейся в нем информации". Цель этого положения, аналогичного положению о форме документа, выдаваемого оператором, и подготовленного на основе эквивалентных формулировок в ряде международных правовых текстов, состоит в том, чтобы четко установить, что, с одной стороны, действительное уведомление или запрос в соответствии с Конвенцией не могут быть сделаны в устной форме и что, с другой стороны, уведомление или запрос могут быть сделаны в форме письменного документа или могут быть переданы с помощью использования электронного обмена данными (ЭДИ). Поскольку применение ЭДИ требует, чтобы обе стороны использовали надлежащее и сопоставимое оборудование, применение методов электронной передачи сообщений предполагает наличие предварительной договоренности сторон.

Основания ответственности

30. В Конвенции регулируется ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза (статья 5). Вопрос о том, охватывает ли концепция "ущерба" упущенную прибыль, оставляется на решение на основании применимого права.

31. Согласно Конвенции ответственность оператора основывается на принципе презумпции вины или небрежности. Это означает, что после того, как заявитель требования установит, что утрата или повреждение произошли во время периода ответственности оператора, возникает презумпция о том, что утрата или повреждение были вызваны небрежностью оператора. Оператор может быть освобожден от ответственности, если он докажет, что он, его служащие или агенты, либо другие лица, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать утраты или повреждения.

32. Относительно принципа презюмирования ответственности высказывались оговорки на том основании, что в некоторых терминалах лица, хранящие в терминалах груз, могут посещать терминал для осмотра груза, отбора образцов или показа груза возможным покупателям и что в результате этого операторы терминалов не могут осуществлять полный контроль над грузом. Эти оговорки не были приняты, поскольку было сочтено, что возложение бремени доказывания небрежности на грузовладельца будет на практике зачастую означать, что владелец не сможет установить ответственность за ущерб, причиненный хищениями, кражами или плохой организацией работы. Кроме того, можно с разумными основаниями предполагать, что операторы должны организовать надлежащий контроль за грузом и что принцип презюмирования ответственности будет действовать в этой связи в качестве надлежащего стимула.

Пределы ответственности

33. В Конвенции предусматриваются две различные категории финансовых пределов ответственности оператора, в зависимости от вида перевозки, к которой относятся терминальные операции (статьи 6 и 16). Нижние пределы применимы к терминальным операциям, касающимся перевозки грузов морем или по внутренним водным путям, а высшие пределы применяются к другим терминальным операциям. Проведение такого различия отражает тот факт, что стоимость грузов, перевозимых морем или по внутренним водным путям, как правило ниже, чем в случае использования других видов транспорта. Кроме того, такие более низкие пределы, которые в значительной степени соответствуют пределам, устанавливаемым в конвенциях, регулирующих перевозку грузов морем или по внутренним водным путям, направлены на то, чтобы установить для морских и внутренних водных терминалов такой же режим, что и для перевозчиков, осуществляющих перевозки морем и по внутренним водным путям.

34. Пределы ответственности за утрату или повреждение груза основываются исключительно на весе груза. В Конвенции не предусматриваются альтернативные пределы, основывающиеся на месте или другой единице отгрузки, как это делается, например, в Гамбургских правилах и Гаагских правилах. Это будет означать, что чем легче и меньше будут грузовые места, тем ниже будут пределы ответственности оператора по сравнению с пределами ответственности морского перевозчика. Причиной того, что пределы ответственности на основании каждого места предусмотрены не были, явилось стремление избежать трудностей в толковании пределов ответственности на основании места или другой единицы отгрузки.

35. В Конвенции не устанавливается общего предела ответственности для случая, когда по причине одного и того же события повреждается груз, принадлежащий ряду различных владельцев. Например, пожар в терминале может вызвать широкую ответственность оператора, несмотря на ограничение, применимое в отношении каждого заявителя требования. Такие "чрезвычайные" пределы не были приняты в силу того, что единый предел, по всей вероятности, был бы слишком низким для

крупных терминалов и, однако, не представлял бы собой действительного ограничения ответственности для менее крупных терминалов. В то же время удовлетворительного критерия для установления различных общих пределов в зависимости от размеров терминала отыскать невозможно. Кроме того, было сочтено, что вопрос об ответственности, возникающей в результате таких чрезвычайных событий, может быть решен с помощью страхования.

Применение в отношении внедоговорных требований

36. Статья 7(2) и (3) регулирует возражения ответчика и пределы ответственности, которыми могут воспользоваться служащие или агенты оператора или самостоятельные лица, действующие на основании договора с оператором. Эти положения не касаются права на иск в отношении таких лиц. В них только распространяется на подобных лиц возможность использовать возражения ответчика и пределы ответственности, если в соответствии с применимым правом в отношении таких лиц возникает право на иск.

37. В Конвенции прямо не рассматривается вопрос о том, связаны ли служащие или агенты оператора или самостоятельные лица, действующие на основании договора с ним, соглашением между оператором и заказчиком об увеличении пределов ответственности или об отказе от возражений ответчика.

Утрата права на ограничение ответственности

38. Оператор теряет право ссылаться на финансовые пределы ответственности, если доказано, что он сам либо его служащие или агенты действовали безответственно, как это определяется в статье 8. Оператор не утрачивает право ссылаться на пределы ответственности, если подобным образом действует самостоятельное лицо, заключившее договор с оператором.

39. В ходе подготовки Конвенции предлагалось предусмотреть утрату оператором права ссылаться на пределы ответственности только в том случае, если в действиях самого оператора присутствует грубая вина, и не предусматривать утрату такого права в случае подобных действий его служащих или агентов. Возобладало, однако, мнение о том, что контроль за служащими и агентами является обязанностью оператора и что он должен нести риск безответственных действий с их стороны.

Обеспечительные права в отношении грузов

40. В статье 10, согласно которой оператору предоставляется право удерживать груз в связи с возникшими у него требованиями, собственно право на продажу удержанного груза не устанавливается. Право продажи рассматривается в Конвенции только в той мере, в которой такое право существует согласно закону государства, где находится удерживаемый груз.

Исковая давность

41. Устанавливая двухлетний срок погасительной давности в отношении исков к оператору (статья 12), авторы Конвенции преследовали цель не допустить такой ситуации, при которой для перевозчика было бы трудно или невозможно возбудить регрессный иск в отношении оператора. Подобная ситуация возникнет в том случае, если иск к перевозчику предъявляется или решение о его ответственности выносится непосредственно до или после истечения двухлетнего срока исковой давности. Согласно статье 12(5) предусматривается возможность заявления требования против оператора даже после истечения срока исковой давности, если

иск предъявляется в течение 90 дней после того, как перевозчик признается ответственным по иску против него самого или оплачивает требование на котором основывался такой иск.

Заключительные положения

42. Несмотря на предложения о том, что следует предусмотреть возможность оговорок к Конвенции, было принято решение, что оговорки допускать не следует (статья 21).

43. Стремление к тому, чтобы Конвенция как можно скорее вступила в силу, отражено в статье 22, согласно которой Конвенция вступает в силу в момент присоединения к ней пяти государств.

Дополнительная информация о Конвенции может быть получена по адресу:

UNCITRAL Secretariat
Vienna International Centre
P.O. Box 500
A-1400 Vienna
Austria

Telex: 135612
Telefax: (43-1) 237485
Telephone: (43-1) 21131-4060