

V. ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

А. Доклад Генерального секретаря: обзор деятельности международных организаций в области транспортного права (А/CN.9/172) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—2
I. ОСНОВНЫЕ РЕЗОЛЮЦИИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ, ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО СОВЕТА И ЮНКТАД В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК (В ХРОНОЛОГИЧЕСКОМ ПОРЯДКЕ)	3—13
II. ОБЗОР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОТНОШЕНИИ ПЯТИ ТЕМ, О КОТОРЫХ КОНКРЕТНО УПОМИНАЛОСЬ НА ОДИННАДЦАТОЙ СЕССИИ ЮНСИТРАЛ	14—63
А. Смешанные перевозки	14—28
а) Деятельность, связанная с работой ЮНКТАД в области смешанных перевозок	14—20
б) Деятельность, не связанная с работой ЮНКТАД в области смешанных перевозок	21—28
В. Чартер-партии	29—31
С. Морское страхование	32—41
D. Контейнерные перевозки	42—53
Е. Экспедиторская отправка грузов	54—63
а) Экспедиторское агентство, действующее в качестве агента	54—58
б) Экспедиторское агентство, действующее в качестве принципала	59—63
III. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	64—68

* 26 марта 1979 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей одиннадцатой сессии (Нью-Йорк, 30 мая — 16 июня 1978 года) Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли рассмотрела программу своей будущей работы¹. В этой связи Комиссия постановила уделить первоочередное внимание, среди прочего, рассмотрению вопроса о транспорте. Комиссия обратилась к Генеральному секретарю с просьбой подготовить «исследования по выявлению той работы, которая уже проделана международными организациями в области смешанных перевозок, чартер-партий, морского страхования, контейнерных перевозок и экспедиторской отправки товаров»². Настоящий доклад был подготовлен в ответ на эту просьбу.

2. В докладе сначала кратко упоминаются основные резолюции Генеральной Ассамблеи, Эко-

номического и Социального Совета Организации Объединенных Наций и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) в области транспорта. Далее в докладе рассматривается работа международных организаций по пяти темам в области транспортного права, которые конкретно упоминаются в решении Комиссии: смешанные перевозки, чартер-партии, морское страхование, контейнерные перевозки и экспедиторская отправка товаров.

1. ОСНОВНЫЕ РЕЗОЛЮЦИИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ, ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО СОВЕТА И ЮНКТАД В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК (В ХРОНОЛОГИЧЕСКОМ ПОРЯДКЕ)

3. В резолюции 1082 А (XXXIX) от 30 июля 1965 года Экономический и Социальный Совет отметил необходимость учитывать различные интересы при разработке в рамках Организации Объединенных Наций политики в области транспорта, важное значение соответствующих организационных мероприятий для развития и эксплуатации транспортных средств и общую ответствен-

¹ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать третья сессия, Дополнение № 17 (А/33/17), глава IV (Ежегодник.., 1978 год, часть первая, II, А).

² Там же, пункты 67с (vii) и 68.

ность Экономического и Социального Совета и Генерального секретаря за содействие деятельности в области развития транспорта и координацию этой деятельности.

4. В своей резолюции 1373 (XLV) от 2 августа 1968 года Экономический и Социальный Совет обратился к Генеральному секретарю с просьбой принять на себя ответственность за все формы наземного транспорта наряду с внутренними водными путями, каботажными перевозками, включая портовые сооружения, связанные с такими перевозками. В резолюции также содержится просьба к Генеральному секретарю координировать всю деятельность, связанную с использованием более чем одного вида транспорта и провести изучение проблем или научные исследования по вопросам, касающимся смешанных перевозок или имеющим междисциплинарный характер.

5. На своей второй сессии ЮНКТАД приняла резолюцию 14 (II) от 25 марта 1968 года, которой она расширила свои полномочия, с тем чтобы они охватывали вопросы международного законодательства в области морских перевозок, особенно в отношении коносаментов на морскую перевозку грузов, чартер-партий, морского страхования и возможности разработки международного документа, касающегося международных отношений в области морских перевозок.

6. В своей резолюции 46 (VII) от 21 сентября 1968 года Совет ЮНКТАД по торговле и развитию поручил Комитету ЮНКТАД по морским перевозкам создать рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок и определить круг ведения этой рабочей группы на основе резолюции 14 (II) ЮНКТАД от 25 марта 1968 года.

7. 25 апреля 1969 года Комитет ЮНКТАД по морским перевозкам принял резолюцию 7 (III), предусматривающую создание рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок, которой было поручено изучение всех экономических и коммерческих аспектов международного законодательства и практики в области морских перевозок и представление ЮНСИТРАЛ рекомендацией относительно разработки нового законодательства или принятия других соответствующих решений в области морских перевозок. На своей первой сессии (Женева, 1—12 декабря 1969 года) Рабочая группа ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок приняла следующую программу работы, пункты которой перечислены в порядке их первоочередности: коносаменты, чартер-партии, общая авария, морское страхование и экономические и коммерческие аспекты международного законодательства и практики в других областях морских перевозок.

8. В своей резолюции 1734 (LIV) от 10 января 1973 года Экономический и Социальный Совет обратился к ЮНКТАД с просьбой приступить к рассмотрению вопроса о международных ком-

бинированных перевозках и подготовить исследование по всем соответствующим аспектам, включая такие вопросы, как их влияние на международную торговлю и транспорт, платежный баланс, расходы по международным перевозкам, страхование и соответствие международных комбинированных перевозок грузов национальной политике в вопросах транспорта, торговли и страхования. Совету ЮНКТАД по торговле и развитию было предложено создать межправительственную подготовительную группу и возложить на нее задачу разработки проекта конвенции по международным смешанным перевозкам для его представления конференции полномочных представителей.

9. В своем решении 6 (LVI) от 14 мая 1974 года Экономический и Социальный Совет предложил Совету ЮНКТАД по торговле и развитию созвать специальную межправительственную группу по стандартизации контейнеров. Эта межправительственная группа проведет оценку работы Международной организации по стандартизации (МОС), касающейся грузовых контейнеров и влияния стандартизации в области контейнерных перевозок на экономику стран, и особенно развивающихся стран, а также рассмотрит вопрос о практической возможности и целесообразности разработки международного соглашения по стандартизации контейнеров.

10. В своей резолюции 2043 (LXI) от 5 августа 1976 года Экономический и Социальный Совет сослался на свои предыдущие резолюции, а также на предыдущие резолюции Генеральной Ассамблеи, касающиеся децентрализации экономической и социальной деятельности и укрепления региональных комиссий. Совет подтвердил, что региональные комиссии должны стать в рамках системы Организации Объединенных Наций основными общими экономическими и социальными центрами развития в их соответствующих регионах.

11. Комитет по программе и координации (КПК) в своем докладе о работе его семнадцатой сессии³ отметил, что в отношении морского транспорта на глобальном уровне Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО) несет ответственность за вопросы мореплавания, которые в основном носят технический характер, или связанные с безопасностью морских перевозок, а ЮНКТАД несет ответственность за торговлю и развитие и связанные с ними аспекты морских перевозок. Комитет рекомендовал возложить в рамках системы Организации Объединенных Наций на ЮНКТАД основную ответственность за смешанные перевозки и контейнеризацию, на Департамент по экономическим и социальным вопросам Организации Объединенных Наций — за разработку новой транспортной технологии и на Экономическую комиссию для Ев-

³ Там же, тридцать вторая сессия, Дополнение № 38 (A/32/38), пункт 14 (I).

ропы (ЭКЕ) (выступающую от имени всей системы) — за перевозки опасных грузов⁴. Выводы и рекомендации КПК были одобрены Экономическим и Социальным Советом в резолюции 2098 (LXIII) от 3 августа 1977 года.

12. В докладе о работе своей семнадцатой сессии КПК также рекомендовал передать региональным комиссиям основную ответственность Центральным учреждениям Организации Объединенных Наций в рамках системы Организации Объединенных Наций за сухопутные перевозки, перевозки по внутренним водным путям, а также каботажные перевозки. Эта рекомендация была одобрена Экономическим и Социальным Советом в его резолюции 2098 (LXIII) от 3 августа 1977 года. В своей резолюции 32/206 от 21 декабря 1977 года Генеральная Ассамблея уполномочила Генерального секретаря представить предложения по программам в целях передачи ресурсов, выделяемых на расширяющуюся деятельность по транспортным программам региональных комиссий, а фактическая передача средств была впоследствии одобрена Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 33/116 С (III) от 29 января 1979 года.

13. После принятия Экономическим и Социальным Советом резолюции 2098 (LXIII) от 3 августа 1977 года⁵, возлагающей на ЮНКТАД основную ответственность за деятельность в области смешанных перевозок и контейнеризации, Совет ЮНКТАД по торговле и развитию принял решение 169 (XVIII) от 15 сентября 1978 года. Этим решением расширялся круг ведения Комитета ЮНКТАД по морским перевозкам, с тем чтобы он включал в себя работу по глобальным аспектам смешанных перевозок и контейнеризации в тех случаях, когда они связаны с морскими перевозками.

II. ОБЗОР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОТНОШЕНИИ ПЯТИ ТЕМ, О КОТОРЫХ КОНКРЕТНО УПОМИНАЛОСЬ НА ОДИННАДЦАТОЙ СЕССИИ ЮНСИТРАЛ

А. Смешанные перевозки

а) Деятельность, связанная с работой ЮНКТАД в области смешанных перевозок

14. На основе резолюции 1734 (LIV) Экономического и Социального Совета от 10 января 1973 года⁶ Совет по торговле и развитию принял решение 96 (XII) от 10 мая 1973 года о создании межправительственной подготовительной группы по конвенции о международных смешанных перевозках. Подготовительной группе было предложено разработать предварительный проект конвенции о международных смешанных перевозках, принимая во внимание особые нужды и потребности развивающихся стран.

15. Для целей работы ЮНКТАД международные смешанные перевозки считаются охватывающими международные перевозки грузов из одной страны в другую на более чем одном виде транспорта (морской, железнодорожный, сухопутный или воздушный) на основе единого транспортного документа, выдаваемого «оператором смешанной перевозки» грузоотправителю данного груза. В ряде исследований, проведенных для подготовительной группы, секретариат ЮНКТАД изучил экономические, коммерческие и правовые вопросы, связанные с международными смешанными перевозками. Исследования секретариата ЮНКТАД также касались ответственности, страхования, таможенных и документальных режимов, применимых к таким транспортным операциям, а также технических, финансовых и трудовых аспектов современных методов перевозки.

16. Межправительственная подготовительная группа провела шесть сессий, и в конце работы своей шестой сессии (21 февраля — 9 марта 1979 года) она приняла проект конвенции о международных смешанных перевозках. Этот проект конвенции установит обязательные международно-правовые нормы ответственности за операции по смешанным перевозкам и создаст международно-правовой режим в отношении договоров и документов, используемых в ходе международных смешанных перевозок. В проекте конвенции содержатся положения, касающиеся, среди прочего, следующих вопросов: сфера применения конвенции; выдача, содержание и доказательная сила документов по смешанным перевозкам; ответственность оператора смешанной перевозки за потери и повреждение груза или задержку по его доставке; ответственность грузоотправителя; требования и иски, возникающие в соответствии с конвенцией, и права национальных органов проводить консультации с операторами смешанных перевозок, особенно до внедрения новой технологии и обслуживания.

17. Проект конвенции о международных смешанных перевозках будет представлен на рассмотрение конференции полномочных представителей. Вопросы, которые не были разрешены Межправительственной подготовительной группой и которые должны решаться самой конференцией, включают в себя рассмотрение таможенных вопросов в конвенции, финансовые пределы ответственности операторов смешанных перевозок за скрытые и явные повреждения груза и определенные аспекты требуемого содержания документов по смешанным перевозкам.

18. В резолюции 33/160 от 20 декабря 1978 года Генеральная Ассамблея постановила, что Совет ЮНКТАД по торговле и развитию должен созвать конференцию полномочных представителей по конвенции о международных смешанных перевозках. Предполагается, что эта конференция будет созвана в ноябре 1979 года.

19. Региональные комиссии сотрудничали с ЮНКТАД в разработке проекта конвенции о меж-

⁴ Там же, пункт 14 (2).

⁵ См. пункт 11, выше.

⁶ См. пункт 8, выше.

дународных смешанных перевозках путем организации региональных семинаров и подготовительных совещаний по этому вопросу, подготовки рабочих документов и оказания технической помощи государствам в своем регионе до их участия в работе сессий Межправительственной подготовительной группы ЮНКТАД по конвенции о международных смешанных перевозках.

20. Ряд международных организаций пристально следил за работой Межправительственной подготовительной группы ЮНКТАД путем участия в ее сессиях или изложения своей точки зрения посредством письменных замечаний. В число этих международных организаций, среди прочего, входят: ИМКО, Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Лига арабских государств (ЛАС), Организация африканского единства (ОАЕ), Организация американских государств (ОАГ), Европейское экономическое сообщество (ЕЭС), Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Центральное бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП), Совет таможенного сотрудничества (СТС), Международная торговая палата (МТП), Международный союз автотранспортных перевозок (МСАП), Балтийская и международная морская конференция (БММК), Международная ассоциация воздушного транспорта (МАВТ), Международная палата по судоходству (МПС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА), Международный морской комитет (ММК) и Международная ассоциация судовладельцев (МАС).

б) Деятельность, не связанная с работой ЮНКТАД в области смешанных перевозок

21. Международный институт унификации частного права (МИУЧП) подготовил в 1965 году первый проект конвенции по вопросу о смешанных перевозках — проект конвенции о договоре комбинированной международной перевозки грузов (Римский проект, 1965 год). В 1969 году ММК утвердил проект конвенции о комбинированных перевозках (Токийские правила, 1969 год). Последний проект конвенции был рассмотрен на совещании за круглым столом представителей международных организаций, созванном МИУЧП в 1970 году, на котором был принят проект конвенции о международной смешанной перевозке грузов (проект «круглого стола», 1970 год). Проект «круглого стола» стал объектом дальнейшего обсуждения на совместных совещаниях ИМКО и ЭКЕ, результатом которых явилась подготовка в 1972 году проекта конвенции о международных комбинированных перевозках грузов (Конвенция ТСМ, 1972 год). Однако вопрос о рассмотрении проекта конвенции ТСМ не был включен Экономическим и Социальным Советом в повестку для Конференции Организации Объединенных Наций/ИМКО по международным контейнерным перевозкам 1972 года. Эта Конференция предоставила возможность для обмена мнениями по вопросам общей политики, касающейся международ-

ных смешанных перевозок, и приняла резолюцию, которая затем стала основой резолюции 1734 (LIV) Экономического и Социального Совета от 10 января 1973 года⁷.

22. Ряд международных организаций разработал единообразные правила или формы, охватывающие смешанные перевозки грузов. В число таких единообразных правил или форм входят следующие:

а) единообразные правила для документа комбинированной перевозки (правила МТП), подготовленные Международной торговой палатой (публикация МТП № 298, изданная в 1975 году и включающая в себя публикацию МТП № 273 от 1973 года по данному вопросу с внесением в нее, однако, изменений в отношении ответственности оператора комбинированной перевозки за задержку);

б) коносамент на комбинированную перевозку (КОМБИКОМБИЛ), принятый и рекомендованный в 1971 году Балтийской и международной морской конференцией (БММК);

с) стандартные условия, регулирующие коносаменты МФТЭА на комбинированную перевозку (ФБЛ), принятые МФТЭА в 1970 году и пересмотренные в 1978 году, в результате чего они сейчас являются объектом единообразных правил МТП для документа комбинированной перевозки;

д) документ комбинированной перевозки (стандартная форма МАС), принятый и рекомендованный МАС в 1974 году;

е) документ комбинированной перевозки (КОМБИДОК), подготовленный совместно с БММК и МАС в 1977 году и утвержденный МТП как отвечающий всем требованиям единообразных правил МТП для документа комбинированной перевозки;

ф) рекомендация в отношении формы коносаментов на комбинированную перевозку, включенная в недавно изданный вариант публикации МПС, озаглавленной «Рекомендации в отношении формы коносаментов».

23. В 1960 году социалистические государства Восточной Европы заключили соглашение, касающееся комбинированной перевозки грузов по железной дороге и водным путям.

24. МАВТ разработала систему использования стандартных авиатранспортных накладных в качестве единого документа смешанной перевозки для перевозки самолетами и грузовиками в тех случаях, когда воздушный перевозчик является ответственным оператором смешанной перевозки.

25. ЦБМЖП намеревается созвать в 1980 году конференцию для пересмотра Конвенции СИМ 1970 года, касающейся железнодорожной перевозки грузов, и Конвенции СИВ 1970 года, ка-

⁷ См. пункт 8, выше.

сающейся железнодорожной перевозки пассажиров и багажа. Конференция по их пересмотру также сможет рассмотреть вопрос о возможном согласовании норм транспортного права, касающихся международных железнодорожных перевозок, с нормами транспортного права, регулирующими другие виды международных перевозок.

26. В 1976 году ЭКЛА подготовила доклад о международных смешанных перевозках по суше, в котором были указаны основные препятствия на пути к организации в данном регионе обслуживания в виде смешанных сухопутных перевозок. В настоящее время ЭКЛА разрабатывает проект латиноамериканской конвенции о гражданской ответственности международных сухопутных перевозчиков. В соответствии с данным проектом конвенции предполагается применять одинаковые нормы об ответственности и к сухопутным перевозчикам, и к железнодорожным перевозчикам.

27. Комитет экспертов по перевозке опасных грузов, созданный Экономическим и Социальным Советом и обслуживаемый ЭКЕ, занимается разработкой общих стандартов в отношении упаковки, маркировки и обработки опасных грузов. Комитет, как правило, выносит рекомендации, которые затем осуществляются правительствами в качестве национальных установлений, и международными организациями, положения которых включают в себя эти рекомендации или сформулированы по их образцу. Комитет рассматривает возможность разработки международной конвенции о перевозках опасных грузов всеми видами транспорта.

28. МТП, МСАП, Международный союз железных дорог (МСЖД) и Международный союз объединенных железнодорожных автотранспортных предприятий совместно провели исследование объединенных транспортных железнодорожно-автомобильных средств для международных перевозок.

В. Чартер-партии

29. Вопрос о чартер-партиях был включен в программу работы Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок на ее первой сессии, проходившей в 1969 году. На своей четвертой сессии (27 января — 7 февраля 1975 года) Рабочая группа рассмотрела подготовленный секретариатом ЮНКТАД доклад по вопросу о чартер-партиях (TD/B/C.4/ISL/13). В этом докладе рассматриваются основные оговорки в рейсовых чартерах и тайм-чартерах и высказывается предложение о проведении стандартизации таких оговорок. В докладе также предлагается рассмотреть вопрос о разработке обязательного международного законодательства по определенным аспектам соответствующей ответственности судовладельца и фрахтователя.

30. Рабочая группа ЮНКТАД обратилась с просьбой о том, чтобы секретариат ЮНКТАД под-

готовил дополнительные исследования, касающиеся сравнительного анализа основных оговорок, содержащихся в рейсовых чартерах и тайм-чартерах. Эти исследования в настоящее время проводятся, и Рабочая группа ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок, как предполагается, собирается на свою сессию в 1981 году, с тем чтобы на основе этих новых исследований принять решение о будущих мерах, касающихся вопроса о чартер-партиях.

31. На проходившей в сентябре 1977 года конференции ММК принял проект определений чартер-партии (грузовое время). Эти определения сейчас находятся на рассмотрении Совместной рабочей группы, состоящей из экспертов, назначенных ММК, Генеральным советом британских морских перевозчиков и БММК.

С. Морское страхование

32. Вопрос о правовых проблемах в области морского страхования был включен в программу работы Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок на ее первой сессии, проходившей в 1969 году. Недавно секретариат ЮНКТАД подготовил доклад (TD/B/C.4/ISL/27 и Add.1), в котором рассматриваются различные правовые документальные аспекты форм договоров страхования корпуса судна и грузов. В этом докладе определяются правовые проблемы, возникающие в результате неясности, несоответствия или пробелов в таких формах договоров, а также анализируются сферы, в которых оправдано их улучшение. Доклад также рекомендует обратиться к представительной международной группе экспертов по морскому страхованию, включая представителей как страховщиков, так и страхователей, с просьбой разработать международно-приемлемую правовую основу договоров морского страхования.

33. Рабочая группа ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок рассмотрит доклад секретариата ЮНКТАД по морскому страхованию на своей шестой сессии в июне 1979 года, а затем примет решение относительно направления дальнейшей работы по вопросу о морском страховании. В пункте 251 документа TD/B/C.4/ISL.27 высказывается предложение о том, что Рабочая группа могла бы созвать совещание специальной группы экспертов правительств и страховщиков, которые представляли бы как страховщиков, так и страхователей корпуса судна и грузов и на которых была бы возложена задача рассмотрения вопроса о целесообразности или практической возможности разработки: а) свода факультативных всесторонних условий международных единообразных полисов, согласованных на международной основе с участием всех страховщиков, б) международной конвенции о морском страховании и в) общей правовой основы договоров транспортного страхования для всех видов транспорта.

34. В настоящее время нет международной конвенции, регулирующей сферу морского страхования. Ассоциация международного права предприняла попытку достичь некоторого единообразия в этой области путем разработки в 1901 году правил морского страхования Глазго. Эти правила, которые предназначались для включения посредством договора в полисы морского страхования, не получили широкого признания.

35. Комиссия европейских сообществ в настоящее время рассматривает проект директивы о согласовании законов, постановлений и административных положений, касающихся договоров страхования. Она еще не приняла решения о том, будет ли данный проект директивы применяться и к договорам морского страхования.

36. Международный союз морского страхования (МСМС) и МТП совместно издали публикацию, озаглавленную «Таблицы практических эквивалентов основных положений, оговорок и условий страхового охвата, используемых в различных странах для страхования грузов от рисков, связанных с международной перевозкой». Третье издание этой публикации вышло в свет в 1969 году.

37. Комитет ЭКЕ по развитию торговли создал Специальную рабочую группу по проблемам страхования и возложил на нее задачу изучения проблем транспортного страхования и повторного страхования, которые имеют особое значение для международных торговых отношений.

38. Можно отметить, что на четвертую сессию (ноябрь 1977 года) Межправительственной подготовительной группы по конвенции о международных смешанных перевозках секретариат ЮНКТАД подготовил доклад о практической возможности создания ассоциаций по защите интересов и взаимному страхованию судовладельцев в развивающихся странах. Межправительственная подготовительная группа также занималась вопросами страхового охвата и гарантий, касающихся ответственности операторов смешанных перевозок за потери или повреждения груза, за нарушение таможенных правил и других положений в той стране, где данный оператор смешанных перевозок осуществляет свою деловую деятельность, и за потери или повреждения, понесенные третьими сторонами. Однако в Межправительственной подготовительной группе по конвенции о международных смешанных перевозках имеется согласие в отношении того, что традиционная роль страхования морских грузов в качестве основного источника защиты от экономических последствий, потерь или повреждения грузов должна быть сохранена⁸.

39. По законам многих государств принципы общей аварии, применимые к морской перевозке

⁸ Доклад межправительственной подготовительной группы по конвенции о международных смешанных перевозках о работе первой части ее третьей сессии (Женева, 16 февраля — 4 марта 1976 года), TD/B/602 и TD/B/AC.15/18, приложение I, часть B.

грузов, могут быть заимствованы из свода правил, разработанных совместно национальными ассоциациями морского права и известных в качестве Йорк-Антверпенских правил. Эти правила, которые в последний раз пересматривались ММК на его Гамбургской конференции в 1974 году, обычно включаются в договоры морской перевозки, а затем добровольно соблюдаются судовладельцами, грузополучателями-грузоотправителями и страховщиками.

40. Одна из рекомендаций, принятых на первой сессии ЮНКТАД в 1964 году, касалась, среди прочего, вопроса о морском страховании. В рекомендации A.IV.23 указывается, что «компетентные международные организации должны рассмотреть вопрос о принятии: а) единообразных оговорок для страхования морского, сухопутного и воздушного транспорта».

41. С 1969 года вопрос о морском страховании стоит в повестке дня Комитета ЮНКТАД по невидимым статьям и финансированию торговли. На седьмую сессию (1975 год) этого Комитета секретариат ЮНКТАД подготовил исследование, озаглавленное «Страхование морских грузов», в котором анализируются организационные аспекты страхования морских грузов и рассматриваются коммерческие и экономические проблемы, с которыми сталкиваются стороны на рынках страхования морских грузов в развивающихся странах (TD/B/C.3/120). В другом исследовании секретариата ЮНКТАД (TD/B/C.3/137) высказывается поддержка политики страхования крупных рисков, включая риски по страхованию корпуса судна, на внутренних страховых рынках развивающихся стран, причем эта политика была одобрена в 1977 году Комитетом ЮНКТАД по невидимым статьям и финансированию торговли в его резолюции 13 (VIII).

D. Контейнерные перевозки

42. На основе решения 6 (LVI) Экономического и Социального Совета от 14 мая 1974 года⁹ Совет ЮНКТАД по торговле и развитию принял решение 118 (XIV) от 13 сентября 1974 года о создании Специальной межправительственной группы по стандартизации контейнеров для международных смешанных перевозок. Специальной межправительственной группе было, среди прочего, предложено рассмотреть вопрос о практической возможности и целесообразности разработки международного соглашения о стандартизации контейнеров. Полномочия Специальной межправительственной группы по стандартизации контейнеров для международных смешанных перевозок были продлены в сентябре 1977 года Советом ЮНКТАД по торговле и развитию в его решении 157 (XVII).

43. На двух сессиях Специальной межправительственной группы по стандартизации контей-

⁹ См. пункт 9, выше.

неров для международных смешанных перевозок, состоявшихся до настоящего времени (вторая сессия проходила с 20 ноября по 1 декабря 1978 года), не было достигнуто согласия относительно практической возможности и целесообразности разработки обязательного международного соглашения о стандартизации контейнеров, используемых в международных смешанных перевозках.

44. Региональные комиссии, а также ряд международных организаций, включая, среди прочего, ИМКО, ИКАО, ЕЭС, ОАГ, Восточно-африканское сообщество (ВАС), МПС, МОС и МФТЭА, участвовали в работе Специальной межправительственной группы ЮНКТАД по стандартизации контейнеров для международных смешанных перевозок.

45. Вопрос о стандартизации контейнеров обсуждался на Конференции Организации Объединенных Наций/ИМКО по международным контейнерным перевозкам 1972 года (13 ноября — 2 декабря 1972 года). Основная подготовительная работа к этой конференции была проделана ИМКО и ЭКЕ на основе предыдущей деятельности МИУЧП и ММК. Конференция приняла резолюцию 4, касающуюся стандартизации контейнеров, которая затем стала основой решения 6 (LVI) Экономического и Социального Совета от 14 мая 1974 года⁹.

46. Конференция Организации Объединенных Наций/ИМКО по международным контейнерным перевозкам 1972 года, хотя и не достигла соглашения относительно проекта конвенции о международных комбинированных перевозках грузов (Конвенция ТСМ), приняла Международную конвенцию по безопасным контейнерам. Эта Конвенция основывается на работе ИМКО по связанным с безопасностью и техническим аспектам контейнерных перевозок и действует с 1977 года. Две основные цели Конвенции заключаются в поддержании безопасности при перевозках и грузовой обработке контейнеров и повышении эффективности международных смешанных перевозок контейнеров. Нормы безопасности, установленные Международной конвенцией по безопасным контейнерам, применяются ко всем видам транспорта.

47. МОС через свой Технический комитет 104 „Грузовые контейнеры“ с 1960 года участвует в разработке международных стандартов, допускающих смешанные перевозки заключенных в контейнеры грузов без физической перегрузки грузов на каждом этапе перевозки. В результате этого может быть достигнута существенная экономия путем значительного сокращения времени перевозчиков при обработке грузов и их времени ожидания погрузки или разгрузки, расходов по обработке грузов, повреждения грузов, кражи грузов, документации и времени перевозки.

48. МОС занимается разработкой и последующим опубликованием международных стандартов

взаимозаменяемости контейнеров при смешанных перевозках, которые принимают во внимание связанные с этим технические, практические и экономические факторы, а также факторы безопасности. Стандарты грузового контейнера касаются, в частности, его размеров, спецификаций и испытания его прочности, характеристик грузовой обработки и идентификации и маркировки контейнеров. В Техническом комитете 104 МОС учитываются интересы и мнения производителей, поставщиков, потребителей, правительств и ученых, а также принимаются во внимание конкретные требования железнодорожных, морских и автотранспортных перевозчиков и национальные транспортные правила. Хотя международные стандарты МОС не являются обязательными, стандарты, касающиеся грузовых контейнеров, широко выполняются.

49. В рамках МАВТ Совет по вопросам устройства укрупненной грузовой единицы разработал ряд стандартных размеров контейнеров, а также намерен разрабатывать стандарты для субмодулей. По мнению МАВТ, для достижения полной совместимости контейнеров, используемых в водном, сухопутном и воздушном транспорте, необходимо установить международные стандарты или спецификации в отношении высоты грузовой платформы автотранспортных средств.

50. Следует отметить, что в воздушных перевозках грузов используются укрупненные грузовые единицы, которые соответствуют стандартам, установленным тремя различными организациями: МАВТ, Ассоциацией воздушного транспорта/Обществом автомобильных инженеров и МОС.

51. ЭКЕ занималась таможенными вопросами, касающимися контейнеров, и создала группу докладчиков по данной теме. На основе работы, проведенной в рамках ЭКЕ, были приняты две таможенные конвенции о контейнерах, одна — 18 мая 1956 года, а другая — 2 декабря 1972 года.

52. Далее можно отметить, что в рамках МОС технические комитеты занимаются разработкой добровольных международных стандартов габаритов поддонов для сквозной перевозки грузов (ISO/ТС 51 „Поддоны для метода обработки грузов, основанного на грузовой единице“) и в целях стандартизации в области упаковки (ISO/ТС 122 „Упаковка“).

53. МИУЧП изучил вопрос о целесообразности и практической возможности разработки единообразных положений о правовом статусе контейнеров и других грузовых единиц, например лихтеров, выгружаемых из морских судов, поддонов и контейнеров типа „иглу“. Однако, рассмотрев этот вопрос, Совет МИУЧП постановил исключить из программы работы на 1978—1980 годы вопрос о „правовом статусе контейнеров и других грузовых единиц“.

Е. Экспедиторская отправка грузов

а) Экспедиционное агентство, действующее в качестве агента

54. На международном транспорте есть два существенно отличающихся друг от друга вида экспедиционных агентств. Первый вид таких агентств функционирует строго в качестве агентов, как правило, для грузоотправителя, однако время от времени и для перевозчика. В обычном случае экспедиционное агентство выступает в качестве агента для грузоотправителя при организации перевозки груза и решении административных вопросов, связанных с такой перевозкой. Экспедиторский агент не выдает своего собственного транспортного документа или коносамента и не принимает на себя ответственности за надлежащее исполнение перевозки фактическим перевозчиком или перевозчиками. Что касается перевозчика или перевозчиков, то договор перевозки заключается между перевозчиками и грузоотправителем, а не между перевозчиками и экспедиторским агентом.

55. Поскольку экспедиционное агентство действует исключительно в качестве агента, обычные национальные и международные правила, применимые к „агентству“, регулируют взаимоотношения между экспедиционным агентством и грузоотправителем или перевозчиком, от имени которых выступает данное экспедиционное агентство. Поэтому следует упомянуть о работе Гаагской конференции по международному частному праву в отношении норм права, применимых к институту агентства. В июне 1977 года Специальный комитет Гаагской конференции завершил работу по проекту конвенции о нормах права, применимых к агентству, и данная Конвенция была подписана 14 мая 1978 года. Конвенция охватывает взаимоотношения между принципалом и агентом и взаимоотношения как принципала, так и агента с третьими сторонами, имеющими отношение к деятельности этого агента.

56. Можно также отметить, что с 28 мая по 13 июня 1979 года в Бухаресте, Румыния, будет проведена конференция полномочных представителей для рассмотрения проекта конвенции о единообразном законе об агентстве международного характера при купле-продаже товаров, который был подготовлен МИУЧП.

57. В 1966 году МИУЧП завершил подготовку проекта конвенции об агентском договоре для экспедиторских агентов, касающемся международных перевозок грузов. В апреле 1976 года на совещании представителей МИУЧП, МТП и МФТЭА было решено отказаться от разработки единообразных правил об экспедиционном агентстве на основе проекта конвенции МИУЧП 1966 года. В программе работы МИУЧП на трехгодичный период 1978—1980 годов конкретно исключен вопрос об экспедиционном агентстве.

58. Можно отметить, что в 1957 году МФТЭА ввела транспортный сертификат экспедиторского

агентства (документ ТСЭА), в котором разъясняется, что экспедиторский агент не действует в качестве перевозчика и что он принимает на себя ответственность лишь за проявление должной заботы при выборе перевозчиков и при передаче им инструкций. В соответствии с документом ТСЭА экспедиторский агент не несет ответственности перед грузоотправителем за деятельность перевозчика.

б) Экспедиционное агентство, действующее в качестве принципала

59. Второй вид экспедиционного агентства в международных перевозках функционирует в качестве принципала, то есть от своего собственного имени. Этот вид экспедиционного агентства собирает и объединяет небольшие партии грузов различных грузоотправителей и принимает на себя ответственность за перевозку данных грузов от пункта их приема до пункта назначения. Такая перевозка может осуществляться более чем одним видом транспорта, а экспедиционное агентство может выполнять роль самого перевозчика или поручить осуществление перевозки одному или более фактическим перевозчикам. Обычно такое экспедиционное агентство выдает свой собственный транспортный документ и коносамент грузоотправителю (который может даже не знать фактического перевозчика или перевозчиков) и взимает по единой всеобъемлющей ставке плату за перевозку от пункта приема груза до конечного пункта назначения. Что касается договора перевозки, заключаемого с фактическим перевозчиком или перевозчиками, то экспедиционное агентство выступает в качестве грузоотправителя.

60. При смешанных перевозках зачастую именно экспедиционное агентство становится оператором смешанной перевозки. Экспедиционное агентство затем принимает решение в отношении как видов транспорта, так и конкретных перевозчиков в каждом виде транспорта. Поэтому работа международных организаций в области смешанных перевозок, описываемая выше, в части II. А настоящего доклада, имеет прямое отношение к правовому положению экспедиционного агентства, действующего в качестве принципала от своего собственного имени.

61. Обязанности экспедиционного агентства, выступающего в качестве оператора смешанной перевозки, могут распространяться на те этапы перевозки, когда оно само выполняет функции владельца склада или прибегает к его услугам. Груз может храниться на складе в течение периода, пока экспедиционное агентство объединяет партии груза или ожидает приема перевозчиком данных партий груза, пока груз передается из одного вида транспорта другому, или в месте назначения до передачи груза грузополучателю. МИУЧП в настоящее время рассматривает вопрос о целесообразности и практической возможности разработки единообразных правил о договоре хранения. Свод проектов статей об ответственности

операторов международных терминалов, связанных с международной перевозкой, подготовленный секретариатом МИУЧП, был с некоторыми изменениями одобрен Исследовательской группой МИУЧП в январе 1979 года. Проект текста, утвержденного Исследовательской группой, будет представлен Совету управляющих МИУЧП для принятия решения относительно будущей работы по этому вопросу.

62. Экспедиционное агентство может также принимать на себя ответственность за регистрацию необходимых документов для обеспечения получения лицензий на экспорт или импорт, получения таможенного сертификата, пока груз находится в стадии перевозки; он также может выступать в качестве таможенного маклера. Затем экспедиционное агентство должно будет заняться применимыми таможенными постановлениями и международными соглашениями, касающимися таможенного транзита. Ниже приводятся некоторые международные соглашения, касающиеся таможенных вопросов:

a) таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (конвенции МДП 1959 и 1975 годов), разработанная под эгидой ЭКЕ;

b) Международная конвенция по упрощению и согласованию таможенных процедур и Приложение Е.1 к ней, касающееся таможенного транзита (Конвенция Киото 1974 года), разработанная СТС;

c) таможенная конвенция о международной транзитной перевозке грузов (Конвенция ТМТ 1971 года), разработанная СТС;

d) таможенные конвенции о контейнерах 1956 и 1972 годов;

e) Соглашение 1965 года о таможенном оформлении международных перевозок, осуществляемых автомобильным грузовым транспортом, разработанное под эгидой Совета Экономической Взаимопомощи;

f) транзитная система Европейского экономического сообщества;

g) Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы (Конвенция МЖДП 1952 года), подготовленная под эгидой ЭКЕ;

h) таможенная конвенция о временном ввозе грузов с применением книжки АТА (Конвенция АТА от 1961 года), разработанная СТС.

63. СТС рассмотрел вопрос об установлении связи между системами таможенного транзита, которые существуют в настоящее время в соответствии с различными международными соглашениями. Этот вопрос также изучается в рамках европейского региона Комитетом ЭКЕ по сухопутному транспорту.

III. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

64. В соответствии с резолюциями Экономического и Социального Совета и Генеральной Ассамблеи из пяти тем по транспортному праву, рассматриваемых в этом обзоре, основная ответственность в рамках системы Организации Объединенных Наций за смешанные перевозки и контейнеризацию была возложена на ЮНКТАД. В рамках ЮНКТАД завершена работа, направленная на подготовку проекта конвенции о международных смешанных перевозках. С другой стороны, хотя ЮНКТАД создала межправительственную группу по стандартизации контейнеров, эта группа пока не смогла достичь согласия в отношении практической возможности и целесообразности разработки международного соглашения, которое установит обязательные стандарты для контейнеров, используемых в международных перевозках.

65. Темы о чартер-партиях и морском страховании были включены в программу работы Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок в 1969 году. Хотя секретариат ЮНКТАД подготовил крупные исследования по этим двум темам, по всей вероятности, каким-либо органом ЮНКТАД пока не было принято решения в отношении целесообразности разработки международного законодательства по какому-либо из этих вопросов. Можно отметить, что в исследовании о чартер-партиях¹⁰, проведенном секретариатом ЮНКТАД в 1974 году, высказывается предложение возложить задачу подготовки обязательного международного документа о регулировании некоторых аспектов чартер-партий на Рабочую группу ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок. Комиссия может пожелать рассмотреть вопрос о том, следует ли ей уведомить ЮНКТАД о своей готовности провести исследования по этим темам, направленные на разработку международного законодательства. Комиссия может также пожелать рассмотреть вопрос о том, должна ли она сама изучить вопрос о практической возможности и целесообразности разработки международного соглашения или единообразных правил о чартер-партиях или морском страховании.

66. В настоящее время ни одна из международных организаций не участвует в работе, направленной непосредственно на решение правовых проблем, возникающих в связи с участием экспедиционных агентств в международных перевозках грузов. Тем не менее работа ЮНКТАД в отношении смешанных перевозок и обязанностей оператора смешанных перевозок охватывает правовые проблемы, связанные с участием экспедиционных агентств, выступающих в качестве принципалов, в операциях по международным смешанным перевозкам.

67. Комиссия также может пожелать рассмотреть вопрос о том, являются ли желательными

¹⁰ «Чартер-партии: доклад секретариата ЮНКТАД», TD/V/C.4/ISL/13, пункты 537—538.

международная конвенция или единообразные правила, касающиеся правового статуса экспедиционных агентств, которые участвуют в международных перевозках исключительно в качестве агентов. Отправной точкой для рассмотрения этого вопроса Комиссией может быть проект конвенции МИУЧП об агентском договоре для экспедиторских агентов, касающемся международных перевозок грузов, от 1966 года.

68. Комиссия может пожелать далее рассмотреть вопрос о том, следует ли ей информировать региональные комиссии Организации Объединенных Наций о своей готовности оказать техническую и редакционную помощь в рамках их проектов, включающих разработку региональных соглашений или законодательства, касающегося сухопутных перевозок и перевозок по внутренним водным путям.

В. Перечень соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе

<i>Наименование или описание документа</i>	<i>Обозначение документа</i>
Состояние с подписанием и ратификацией Конвенции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов от 1978 года (Гамбургские правила), утвержденной в Гамбурге 30 марта 1978 года: записка Генерального секретаря	A/CN.9/174