



ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ

ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ



Distr.
GENERAL

A/CN.9/236
13 April 1983

RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Шестнадцатая сессия
Вена, 24 мая – 3 июня 1983 года

КООРДИНАЦИЯ РАБОТЫ

Ряд последних событий в области международных
перевозок грузов

Доклад Генерального секретаря

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Страницы</u>
ВВЕДЕНИЕ	1-4	2-3
I. Морское страхование	5-6	3
II. Контейнерные перевозки	7-12	3-4
III. Экспедирование грузов	13-14	4-5
IV. Ответственность операторов международных конечных пунктов	15-39	5-12
A. Некоторые важные особенности склади- рования транзитных товаров и опера- торы конечных пунктов	19-21	6-7
B. Ответственность операторов конечных пунктов по национальным правовым системам	22-27	7-8
C. Операторы конечных пунктов и между- народные транспортные конвенции ...	28-32	8-10
D. Предварительный проект конвенции ЮНИДРУА	33-39	10-12
V. Заключение	40-43	12

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей одиннадцатой сессии Комиссия постановила включить вопрос о перевозках в свою будущую программу работы и уделить рассмотрению этой проблемы первоочередное внимание. 1/ На той же сессии Комиссия попросила также Секретариат подготовить исследование по выявлению той работы, которая уже проделана международными организациями в области смешанных перевозок, чартер-партий, морского страхования, контейнерных перевозок и экспедиторской отправки товаров. 2/ После изучения исследований, подготовленных Секретариатом, Комиссия должна решить вопрос об охвате дальнейшей работы по этим вопросам и их возможном распределении по рабочим группам. 3/

2. На двенадцатой сессии на рассмотрение Комиссии был представлен доклад, который она просила подготовить на своей одиннадцатой сессии. 4/ Рассмотрев этот доклад, Комиссия решила не проводить работу по вопросам о смешанных перевозках или контейнерных перевозках (поскольку было отмечено, что составление проекта конвенции о международных смешанных перевозках было завершено межправительственной группой ЮНКТАД 5/), о регулировании договоров экспедиторской отправки товаров (поскольку четко не выяснена необходимость в единообразных правилах и предложенная конвенция о международных смешанных перевозках может дать ответ на ряд сложных вопросов, с которыми пришлось столкнуться 6/), о чартер-партиях или морском страховании (которые находились на рассмотрении Рабочей группы ЮНКТАД 7/). Комиссия не приняла также выдвинутого на этой сессии предложения о проведении работы по вопросу регулирования договоров о складировании. 8/ Однако Комиссия приняла к сведению подготовленный Секретариатом обзор деятельности международных организаций в области транспорта и попросила Секретариат продолжать проводить такую работу и представлять Комиссии доклад о событиях в этой области. 9/

3. Для тринадцатой и четырнадцатой сессий Комиссии Секретариат также подготовил доклады, в которых была обновлена информация о деятельности ряда упомянутых в предыдущем докладе организаций, в частности, в таких областях, как морское страхование, стандарты на контейнеры и экспедирование грузов. 10/

1/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее одиннадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать третья сессия, Дополнение № 17 (A/33/17), пункты 67(с) (vii), 68 и 69.

2/ Там же, пункт 67(с)(vii).

3/ Там же, пункт 67 (e).

4/ A/CN.9/172.

5/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двенадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/34/17), пункт 104.

6/ Там же.

7/ Там же.

8/ Там же, пункт 105.

9/ Там же, пункт 106.

10/ A/CN.9/192/Add. 1; A/CN.9/202/Add. 2. См. также A/CN.9/225, в котором Секретариат информировал пятнадцатую сессию Комиссии о событиях, касающихся документов о международных перевозках.

4. В настоящем докладе будет обновлена информация о некоторых видах деятельности, описанных в докладах, упомянутых в предыдущих пунктах, в частности, в свете принятия Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках 11/ от 24 мая 1980 года. В нем будет также более подробно рассмотрена работа Международного института унификации частного права (ЮНИДРУА) по вопросу об ответственности операторов международных конечных пунктов, которая в настоящее время находится на заключительной стадии. 12/

I. МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ 13/

5. На своей девятой сессии, состоявшейся в 1980 году, Комитет ЮНКТАД по морским перевозкам утвердил рекомендацию Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок о разработке типовых статей по морскому страхованию судов и грузов для использования в качестве не имеющего обязательной силы международного образца.

6. Рабочая группа приступила к работе над статьями по морскому страхованию на своих седьмой (1980 г.), восьмой (1981 г.) и девятой (1983 г.) сессиях, приняв, в том что касается страхования судов, два сводных текста - один на основе "всех рисков за вычетом исключений", а другой на основе "оговоренных рисков", - в каждый из которых были включены основные условия страхования, в том числе оговорки о рисках, оговорки об исключениях, оговорки об ответственности при столкновении и оговорки об общей аварии, а также о возмещении издержек по предупреждению гибели груза и по взысканию убытков с третьих лиц. 14/ Что касается страхования груза, то Рабочая группа приняла сводный текст подборки оговорок об общих условиях страхования и исключениях, и была достигнута договоренность о включении в доклад восьмой сессии Рабочей группы текста, разработанного для оговорки об общей аварии и спасании. 15/

II. КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ 16/

7. Во исполнение принятого в 1980 году Советом ЮНКТАД по торговле и развитию решения Комитет ЮНКТАД по морским перевозкам на своей девятой сессии (1980 г.) постановил включить вопрос о стандартах на контейнеры для международных смешанных перевозок в свою программу работы и постоянно держать в поле зрения деятельность в этой области в связи с его работой над вопросом о смешанных перевозках.

8. Под эгидой ЮНКТАД будет создана межправительственная группа по представлению рекомендуемых принципов для разработки типовых правил по тарифам на контейнеры для смешанных перевозок.

11/ TD/MT/CONF/16.

12/ По вопросу о других видах текущей деятельности организаций в области международных перевозок см. A/CN.9/237/Add. 2.

13/ См. A/CN.9/172, пункты 32-41; A/CN.9/192/Add.1, пункт 2; и A/CN.9/202/Add.2, пункты 5-10.

14/ TD/B/C.4/ISL/L.69.

15/ TD/B/C.4/ISL/37, приложение II и пункт 10.

16/ См. A/CN.9/172, пункты 42-53; A/CN.9/192/Add.1, пункты 13-14; A/CN.9/202/Add.2, пункты 62-63.

9. Международная организация по стандартизации (ИСО) довела до сведения Секретариата ЮНКТАД, что она по-прежнему поощряла и расширяла участие развивающихся стран в работе ее Технического комитета 104, отвечающего за изучение вопроса о стандартах на грузовые контейнеры, и что она также продолжала поддерживать не высокий уровень стабильности стандартов на контейнеры и избегала частых изменений, которые могли бы повлиять на совместимость, взаимозаменяемость и модульное агрегирование контейнеров ИСО. ИСО стала проводить также линию, заключающуюся в том, что в случае выдвижения предложений о пересмотре основных стандартов на грузовые контейнеры, влияющих на совместимость, взаимозаменяемость и модульное агрегирование контейнеров ИСО, для обеспечения как можно более широких консультаций помимо обычного распространения среди членов Технического комитета 104 должно обеспечиваться более широкое распространение подобных предложений, в том числе среди всех членов ИСО и компетентных органов Организации Объединенных Наций. 17/

10. В результате последних пересмотров стандартов ИСО на контейнеры количество утвержденных размеров на контейнеры сократилось. 18/ Были произведены уточнения и пересмотр других стандартов ИСО, и дополнительные стандарты были опубликованы. 19/ Рассматривается вопрос о других пересмотрах и дополнениях. 20/

11. В 1981 году Комитет ИМКО (теперь Международной морской организации (ИМО)) по безопасности на море единогласно принял предложения о внесении поправок в Международную конвенцию по безопасным контейнерам. Основные поправки позволяют выделить больше времени для завершения работы по маркировке имеющихся контейнеров и новых контейнеров, не проверенных и не промаркированных при их производстве. Поправки были приняты в соответствии с простой процедурой, включенной в Конвенцию для внесения поправок в ее технические приложения. 21/ На своей двадцать третьей сессии, состоявшейся в 1982 году, Подкомитет ИМКО по контейнерам и грузам рассмотрел другие поправки к Конвенции.

12. Рекомендации о согласованном толковании и осуществлении Конвенции, исправленные и принятые Комитетом по безопасности на море весной 1981 года, можно найти в документе ИМКО MSC XLIV/21, приложение 35.

III. ЭКСПЕДИРОВАНИЕ ГРУЗОВ 22/

13. Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) выпустила коносамент смешанной перевозки. Этот документ в пересмотренной форме был утвержден в 1978 году Объединенным комитетом МТП по смешанным перевозкам как соответствующий единообразным правилам МТП для документа о смешанных перевозках. Поэтому единообразные правила МТП распространяются и на документ ФИАТА. Многие экспедиторы грузов, действующие в качестве операторов смешанных перевозок, выписывают документ ФИАТА.

17/ TD/B/C.4/195, пункты 22, 26; TD/B/C.4/235, пункт 8.

18/ TD/B/C.4/235, пункт 9.

19/ Там же, пункты 15-17.

20/ Там же, пункты 18-23.

21/ Там же, пункты 39-44.

22/ См. A/CN.9/172, пункты 54-63; A/CN.9/192/Add.1, пункт 15; A/CN.9/202/Add.2, пункт 18; A/CN.9/225, пункты 19, 57.

14. В докладе, опубликованном в марте 1982 года (TD/V/c.4/243), Секретариат ЮНКТАД отмечал, что условия для услуг по смешанным перевозкам, предлагаемых экспедиторами грузов, регулируются стандартными условиями экспедирования грузов, принятыми их национальными ассоциациями (в дополнение к коносаменту смешанной перевозки ФИАТА). В нем отмечалось, что было бы неуместно применять принятые национальными ассоциациями стандартные условия, рассчитанные на отдельные транспортные соглашения, к смешанным перевозкам, в которых экспедитор грузов выступает в качестве доверителя. Чтобы создать возможность для разработки стандартных условий для услуг по смешанным перевозкам, которые не оговариваются в Конвенции Организации Объединенных Наций о смешанных перевозках, Секретариат ЮНКТАД рекомендовал поощрять проведение консультаций между организациями грузоотправителей, ассоциациями экспедиторов грузов, соответствующими властями и другими имеющими к этому отношение организациями.

IV. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНЕЧНЫХ ПУНКТОВ 23/

15. Исследовательская группа ЮНИДРУА в рамках проводимой в ЮНИДРУА работы по вопросу о договорах о складировании, которая была включена в общую программу работы ЮНИДРУА с 1960 года, составила предварительный проект конвенции об ответственности операторов международных конечных пунктов. 24/

16. На своей пятидесят третьей сессии, состоявшейся в 1974 году, Совет управляющих ЮНИДРУА уделил вопросу о договорах о складировании первоочередное внимание. Это произошло в тот момент, когда все шире осознавалось - что отчасти было вызвано работой ЮНСИТРАЛ в области морских перевозок грузов - отсутствие единообразных правил, касающихся ответственности лиц, которым доверено хранение грузов перед, во время и после перевозки. На своей пятидесят шестой сессии (1977 г.) Совет управляющих ЮНИДРУА создал группу по изучению договоров о складировании и поставил перед ней задачу составить единообразные правила. В октябре 1981 года исследовательская группа утвердила предварительный проект конвенции. 25/

17. На своей шестьдесят первой сессии (1982 г.) Совет управляющих ЮНИДРУА предложил секретариату ЮНИДРУА сотрудничать с заинтересованными международными организациями в деле выдвижения инициатив с целью обеспечения широкого освещения предварительного проекта конвенции. Как отмечается в докладе о международных транспортных документах, представленном пятнадцатой сессии Комиссии, секретарь Комиссии сообщил Совету о проявленном Комиссией к этому вопросу интересе, который, возможно, когда-нибудь в будущем выльется в позитивную деятельность, если учесть его тесную взаимосвязь с международными конвенциями, касающимися перевозки грузов и, в частности, Гамбургскими правилами, а также его связь с потребностями ряда развивающихся стран. 26/

23/ См. A/CN.9/202/Add.2, пункты 46-58; A/CN.9/225, пункты 22-23, 30, 32, 40.

24/ UNIDROIT 1982, Study XLIV-Doc. 14.

25/ Ожидается, что Совет управляющих ЮНИДРУА на своей следующей сессии, которая состоится в первую неделю мая 1983 года, утвердит данный текст как проект конвенции.

26/ A/CN.9/225, сноска 10.

18. На пятнадцатой сессии Комиссии наблюдатель от ЮНИДРУА заявил, что его организация заинтересована в сотрудничестве с Комиссией в будущей работе, ведущей к подготовке проекта Конвенции об ответственности операторов международных конечных пунктов. 27/

А. Некоторые важные особенности складирования транзитных товаров 28/ и операторы конечных пунктов 29/

19. Складирование товаров является всего лишь одним элементом операций неперевозческого характера, которые обычно осуществляются в связи с перевозкой грузов в международной торговле. Другие элементы включают в себя экспедирование грузов и погрузочно-разгрузочные операции, такие как погрузка и разгрузка товаров на транспортное судно или автомашину, закрепление груза на судне или автомашине ("укладывание"), и перемещение товаров на пристани до погрузки или после разгрузки ("хранение грузов на пристани").

20. Складирование транзитных товаров иногда осуществляется предприятием как независимый вид деятельности, отдельно от других неперевозческих операций. Тем не менее, оно часто осуществляется перевозчиком, экспедитором или оператором конечного пункта в сочетании с другими операциями, упомянутыми в предыдущем пункте. Таким образом, экспедитор или, при некоторых видах перевозок, сам перевозчик могут осуществлять погрузку, складывание и разгрузку, так же как и временное складирование транзитных товаров. Равным образом, оператор конечного пункта может предоставлять услуги по погрузке, складированию и хранению грузов на пристани в дополнение к складированию товаров. Такого рода практика бывает различна в зависимости от места операции и вида торговли или перевозки.

27/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятнадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, Тридцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/37/17), пункт 105.

28/ Эта дискуссия посвящена складированию товаров в связи с транспортировкой товаров нежелезным, чем со складированием, не связанным с транспортировкой. Многие в этой дискуссии происходят из Предварительного доклада по контракту на складирование, подготовленного Д. Хиллом для ЮНИДРУА в 1976 году (UNIDROIT 1976, Study XLIV-Doc. 2).

29/ В подготовленном ЮНИДРУА предварительном проекте Конвенции об ответственности международных операторов конечных пунктов отдается предпочтение термину "операторы конечных пунктов" по отношению к термину "владельцы складов". Исследовательская группа ЮНИДРУА считает, что последний термин, с оттенком его значения, предполагающим какое-то закрытое помещение, становится старомодным вследствие развития новой техники складирования товаров, а также вследствие того, что такие операторы в настоящее время оказывают услуги, которые традиционные владельцы складов никогда бы не оказали (см. пункт 20). Дискуссия в настоящем документе принимает данный термин, и под термином "оператор конечного пункта" здесь понимается оператор, основной функцией которого является хранение товаров, но который также может осуществлять другие неперевозческие услуги в связи с транспортировкой товаров. See UNIDROIT 1982, Study XLIV-Doc.14, para. 22.

21. Контейнеризация привела к слиянию транзитного складирования с другими услугами в одну общую операцию, поскольку контейнер может быть складирован в зоне склада, которая служит пристанью, транзитным складом или зоной приемки и доставки грузов.

В. Ответственность операторов конечных пунктов по национальным правовым системам

22. Правила, регулирующие ответственность операторов конечных пунктов по национальным правовым системам широко отличаются друг от друга как по своим источникам, так и по собственному содержанию.

23. Правила, регулирующие ответственность операторов конечных пунктов, могут быть частью гражданского или торгового кодексов или же правил обычного права, в общем плане регулирующих хранение или передачу на хранение товаров. Отдельные категории операций могут подпадать под действие специальных законов. Однако в нескольких правовых системах правовая ответственность операторов конечных пунктов может быть ограничена или видоизменена в договорном порядке посредством применения общих условий. Степень, в которой это возможно, различна в зависимости от данной правовой системы, что еще более увеличивает различия в ответственности операторов конечных пунктов.

24. Нормы ответственности операторов конечных пунктов, как они закреплены в этих различных источниках правил, существенно отличаются друг от друга. Различия существуют также внутри некоторых правовых систем вследствие применения различных норм ответственности к различным категориям операторов конечных пунктов.

25. Нормы ответственности, применимые по различным правовым системам к операторам конечных пунктов в отношении складирования товаров, варьируют от строгой ответственности (например, ответственность, которая действует до тех пор, пока оператор конечного пункта не докажет существование определенных стесняющих обстоятельств, снимающих с него ответственность) до ответственности за небрежность (например, непринятие разумных мер по сохранению товара) и до исключения большей части форм ответственности (например, посредством закрепления только общих условий). Более того, хотя по многим правовым системам именно оператор конечного пункта должен доказать, что он не несет ответственность, в некоторых системах истец должен доказать ответственность оператора. По последним системам, тем не менее, истцу часто помогает презумпция того, что оператор конечного пункта несет ответственность, которая может быть преодолена представлением оператором конечного пункта определенного количества свидетельств в свою пользу.

26. Различие между правовыми системами существует также в отношении сроков давности и финансовых пределов ответственности. Что касается последнего, отмечалось, что финансовые пределы ответственности, содержащиеся в общих условиях договора, зачастую являются чрезмерно низкими, в результате чего даже в случаях, когда норма ответственности является сравнительно высокой, действительный эффект применения такой нормы может быть снижен низкими финансовыми пределами ответственности. 30/

27. Проблема различий в ответственности операторов конечных пунктов еще более осложняется тем, что в отношении операторов конечных пунктов в рамках одной и той же правовой системы могут применяться различные правила, касающиеся их ответственности, в зависимости от характера оказываемых ими услуг (например, складирование или погрузочно-разгрузочные операции), а также тем обстоятельством, что одни и те же услуги могут оказываться в пределах данной местности различными видами операторов, которые используют различные условия договора, что влечет за собой применение различных правил, касающихся ответственности в отношении таких услуг.

C. Операторы конечных пунктов и международные транспортные конвенции

28. Перевозка грузов предполагает осуществление операций, подпадающих под две различных категории — фактическую перевозку грузов и складирование и погрузку/разгрузку товаров до, в ходе или после перевозки. В то время как правила, регулирующие ответственность различных типов международных перевозчиков (например, морские, воздушные, автодорожные, железнодорожные и внутренние водные), во все возрастающей степени гармонизированы посредством международных конвенций, с правилами, регулирующими операции посредников-неперевозчиков, таких как операторов конечных пунктов, этого пока не произошло. Работа ЮНИДРУА по вопросу об ответственности операторов международных конечных пунктов основывалась частично на мнении о том, что следует сделать попытку унификации правил в этой области с целью ликвидации пробелов в режиме ответственности, не учтенных существующими международными транспортными конвенциями. 31/

29. Эти пробелы существуют в отношении хранения товаров в течение периодов времени до, во время и после транспортировки, которые не охватываются согласованными режимами, созданными путем конвенций по международной перевозке грузов. В течение этих периодов хранение грузов регулируется диспаратными правовыми режимами и, как правило, более низкими нормами и пределами ответственности, изложенными выше в пп. 23-27.

30. На грузоотправителях и грузополучателях (в настоящем документе в дальнейшем упоминаются как "заинтересованные стороны"), чьи товары хранятся или обрабатываются операторами конечных пунктов, непосредственно сказываются пробелы в правовом режиме, касающиеся ответственности операторов конечных пунктов, в случае их претензий к операторам конечных пунктов за утрату или ущерб, причиненный грузам. Перевозчики и другие (как например, экспедиционные агентства 32/), используя услуги операторов конечных пунктов, непосредственно страдают при предъявлении претензий к операторам конечных пунктов в целях возмещения ущерба, за который несет ответственность перевозчик или другие лица, причиненного заинтересованным сторонам за утрату или ущерб, причиненный грузам во время их нахождения в ведении операторов конечных пунктов.

31/ Разъяснительный доклад по предварительному проекту Конвенции об ответственности операторов международных конечных пунктов (в настоящем документе в дальнейшем упоминается как "Разъяснительный доклад") (ЮНИДРУА, 1982 год, Исследование XLIV-док. 14), п. 9.

32/ Например, когда экспедиционное агентство действует в качестве принципала; см. A/CN.9/172, пп. 59-63.

31. Принятые недавно международные транспортные конвенции, когда они войдут в силу, уменьшат для заинтересованных сторон некоторые отрицательные последствия существующих пробелов в правовом режиме, относящихся к ответственности операторов конечных пунктов. Однако они могут в некоторых случаях увеличить отрицательные последствия для перевозчиков. Результаты могут быть таковыми потому, что режимы ответственности, которым подлежит перевозчик 33/, в соответствии с этими конвенциями, будут распространяться на те периоды времени, когда грузы находятся на складах, а также потому, что в соответствии с этими режимами нормы ответственности перевозчика по отношению к заинтересованным сторонам часто будут выше, а также будут часто подлежать более высоким пределам финансовой ответственности, чем те нормы и пределы ответственности, которые в ином случае были бы применимы при хранении. Например, в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) 34/ Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), Конвенцией Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, перевозчик несет ответственность за грузы и подлежат единому режиму ответственности с момента принятия груза и до момента его доставки. 35/ В соответствии с Гамбургскими правилами и Конвенцией о смешанных перевозках перевозчик подлежит ответственности за утрату или ущерб, причиненный грузам в результате обстоятельств, имевших место в течение периода его ответственности, если он не докажет, что принял все разумные меры для предотвращения этих обстоятельств и их последствий. 36/ Кроме того, договорные условия не уменьшают нормы и пределов ответственности, определенной этими конвенциями. 37/ Согласно КОТИФ перевозчик будет нести ответственность за утрату или повреждение груза в период его ответственности за груз, если только он не смог избежать обстоятельств, причинивших ущерб, и предотвратить их последствия или если эти обстоятельства являются результатом предусмотренных рисков. 38/ Возможность частичного отступления в договоре от этой нормы ограничивается. 39/

33/ При последующем обсуждении термин "перевозчик" будет включать операторов смешанных перевозок при ссылке на Конвенцию о смешанных перевозках.

34/ A/CONF.89/13, Приложение I (Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, издание Организации Объединенных Наций, в продаже под No.R.80.VIII.1).

35/ Гамбургские правила, статья 4 (но см. ст. 11), КОТИФ, добавление В, статьи 35 и 36; Конвенция о смешанных перевозках, статья 14. Конвенция о смешанных перевозках предусматривает также, что оператор смешанной перевозки несет ответственность за действия и упущения лиц, к услугам которых он прибегает при выполнении договора о смешанной перевозке (статья 15).

36/ Гамбургские правила, статья 5(1); Конвенция о смешанных перевозках, статья 16(1).

37/ Гамбургские правила, ст. 23; Конвенция о смешанных перевозках, ст. 28.

38/ КОТИФ, приложение В, ст. 36.

39/ КОТИФ, приложение В, ст. 6 (2), (3) и (4).

32. Тем не менее, даже при наличии этих международных конвенций ряд условий, непосредственно затрагивающих заинтересованные стороны, останутся непредусмотренными. Периоды ответственности перевозчиков могут не охватывать всего промежутка времени, в течение которого груз может находиться в ведении оператора конечного пункта. Например, на основании Гамбургских правил и Конвенции о смешанных перевозках в случае, если грузополучатель не принимает груз от перевозчика, то согласно Конвенциям перевозчик перестает нести ответственность за груз, когда предоставляет его в распоряжение грузополучателя, 40/ что во многих случаях означает помещение груза на хранение. Кроме того, на основании Гамбургских правил ответственность перевозчика охватывает только тот период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки. 41/ Таким образом, эта Конвенция не охватывает транзитного складирования за пределами портов погрузки или разгрузки.

D. Предварительный проект конвенции ЮНИДРУА

33. Основные положения предварительного проекта конвенции ЮНИДРУА об ответственности операторов международных конечных пунктов аналогичны положениям Гамбургских правил и Конвенции о смешанных перевозках. Так, оператор конечных пунктов несет ответственность за утрату или повреждение груза с момента, когда груз переходит в его ведение, до момента сдачи груза, если только оператор не докажет, что он принял все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать обстоятельств, вызвавших утрату, и их последствий. 42/ Ответственность будет ограничиваться 2,75 расчетной единицы 43/ за один килограмм, 44/ если утрата или повреждение не являются результатом действий или упущений оператора конечного пункта, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие небрежности с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения. 45/

40/ Гамбургские правила, ст. 4(2)(b)(ii); Конвенция о смешанных перевозках, ст. 14(2)(b)(ii).

41/ Гамбургские правила, ст. 4(1).

42/ Статьи 3(1), 6(1); аналогичные статье 5 Гамбургских правил и статье 16 Конвенции о смешанных перевозках.

43/ В Гамбургских правилах (ст. 6(1)(a)) ответственность ограничивается 2,5 расчетной единицы за один килограмм, а в Конвенции о смешанных перевозках (ст. 18) 2,75 расчетной единицы. Согласно предварительному проекту конвенции ЮНИДРУА (ст. 13) расчетная единица будет переводиться в национальную валюту способом, аналогичным методу, определенному в Гамбургских правилах (ст. 26) и в Конвенции о смешанных перевозках (ст. 31). На основании предварительного проекта конвенции (ст. 21) пределы ответственности могут быть пересмотрены способом, аналогичным механизму по пересмотру, изложенному в статье 33 Гамбургских правил. Секретариат ЮНИДРУА был информирован о целесообразности принять к сведению резолюцию 37/107 Генеральной Ассамблеи от 16 декабря 1982 года. В этой резолюции Генеральная Ассамблея рекомендовала использовать при подготовке международных конвенций, содержащих положения об ограничении ответственности, положение о расчетной единице и одно из двух альтернативных положений по приведению в соответствие вопроса об ограничении ответственности, принятых Комиссией на ее пятнадцатой сессии. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятнадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи. Тридцать седьмая сессия. Приложение № 17 (A/37/17), п. 63.

44/ Статья 7.

45/ Ст. 9(1); аналогична статье 8 Гамбургских правил и статье 21 Конвенции о смешанных перевозках.

34. В предварительном проекте конвенции содержится требование, чтобы операторы конечных пунктов по просьбе клиента выдавали документ с указанием даты в подтверждение получения груза. Такой документ является доказательством *prima facie* того, что грузы, как они описаны в этом документе, находятся в ведении операторов конечных пунктов. Однако его обрабатываемость зависит от договора между сторонами и применимого закона. 46/

35. Оператор конечного пункта имеет право удержания и продажи груза в погашение своих расходов и других претензий по грузу. 47/ В тексте также подтверждаются договорные положения об общих правах на удержание груза в той степени, в какой они не противоречат применимому праву. 48/

36. Аналогично Гамбургским правилам 49/ и Конвенции о смешанных перевозках грузов 50/ в предварительном проекте конвенции предусматривается, что обязательства и ответственность, налагаемые на операторов международных конечных пунктов, не могут быть уменьшены договорными условиями. 51/ Кроме того, предварительный проект конвенции будет дополнением к международным конвенциям о транспортировке грузов, поскольку он не вносит изменения в права и обязанности перевозчика, которые возникают на основании любой такой конвенции. 52/

37. Правила, содержащиеся в предварительном проекте конвенции, являются в принципе обязательными и применяются любым государством, участвующим в договоре, по отношению ко всем операторам международных конечных пунктов на территории данного государства. Однако государства могут заявить о том, что эти Правила будут применяться только по отношению к тем операторам международных конечных пунктов, которые согласны соблюдать эту Конвенцию. 53/

38. Во время работы по выработке предварительного проекта конвенции возникали вопросы относительно того, создавали ли существующие различия в ответственности операторов конечных пунктов такие проблемы на практике, которые оправдывали бы усилия по унификации и согласованию правовых норм в этой области. Кроме того, отмечалось, что величина этих расхождений может затруднить унифицирование правовых норм таким образом, чтобы они получили широкое признание. Более того, операторы конечных пунктов, вполне возможно, воспротивятся созданию правового режима, который налагает на них нормы и пределы ответственности, превышающие те, к которым они привыкли, и которые не уменьшаются за счет общих условий. Тем не менее, в рамках Группы ЮНИДРУА по изучению контрактов о хранении на складах высказывались точки зрения относительно того, что следующие соображения могли бы сделать текст предварительного проекта более приемлемым: (а) реальные нормы и ограничения ответственности, которые как часть национального права не будут ему противоречить юридически; (b) финансовые ограничения ответственности, которые истцу будет трудно нарушить; (с) способность государств применять Конвенцию только по отношению к операторам конечных пунктов, которые принимают режим, установленный ею; (d) короткий период исковой давности; (е) право удержания и продажи грузов операторами конечных пунктов, что в других случаях невозможно было бы применить при некоторых правовых системах.

46/ Ст. 4.

47/ Ст. 5.

48/ Пояснительный Доклад о предварительном проекте Конвенции, сноска 31 выше, 57/.

49/ Ст. 23.

50/ Ст. 28.

51/ Ст. 12.

52/ Ст. 14.

53/ Ст. 18.

39. Предварительный проект конвенции должен установить минимальное количество правил, регулирующих ответственность операторов международных конечных пунктов. Он не затрагивает ряд таких вопросов, как обязанности потребителя. Группа ЮНИДРУА по изучению контрактов о хранении на складах отметила, что вопросы, не охваченные предварительным проектом конвенции, могут быть рассмотрены на более поздней стадии или в качестве варианта могут регулироваться типовыми условиями, которые могут быть подготовлены заинтересованными коммерческими организациями. ^{54/} В этой связи Международный морской комитет (ММК) информировал группу по изучению контрактов в 1981 году о своем решении по разработке типовых условий, регулирующих деятельность операторов международных конечных пунктов, основываясь на том, что такие условия будут полностью совместимы с положениями проекта конвенции. ^{55/}

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

40. Комиссия может пожелать принять к сведению работу других организаций в различных областях, описанных в настоящем докладе, и обратиться к Секретариату с просьбой информировать ее о ходе работы в этих областях.

41. Что касается ответственности операторов международных конечных пунктов, если Комиссия склоняется в пользу приведения в соответствие норм права в этой области, она может на основе своей координирующей функции и своего положения как основного юридического органа в системе Организации Объединенных Наций в области права международной торговли обратиться в ЮНИДРУА с просьбой представить на рассмотрение в ЮНСИТРАЛ проект конвенции. В то же время Комиссия может обратиться с просьбой в Секретариат подготовить исследование вопросов по этой теме.

42. Соответственно могут быть различные направления деятельности Комиссии. Например, после изучения проекта конвенции на одной из будущих сессий она может подготовить замечания по этому проекту и возможные рекомендации, которые будут затем переданы в ЮНИДРУА. Комиссия может также сделать свою собственную разработку текста в соответствующей форме (например, конвенция, типовой закон или общие условия), используя, возможно, в качестве основы проект ЮНИДРУА. Любая такая работа может быть передана той или иной Рабочей группе ЮНСИТРАЛ.

43. С другой стороны, если Комиссия не считает возможным продолжить работу по этому вопросу в данное время, она может пожелать обратиться с просьбой к Секретариату информировать ее о ходе работы в этой области, а также о ходе работы в других областях, обсуждаемых в настоящем докладе.

^{54/} Пояснительная записка к предварительному проекту конвенции, сноска 31, выше, пункт 18.

^{55/} Доклад Секретариата ЮНИДРУА на третьей сессии Группы по изучению контрактов о хранении на складах, проходившей в Риме с 19 по 21 октября 1981 года (UNIDROIT 1982, Study XLIV-Doc, 13), пункт 5.