



КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ
Семнадцатая сессия
Нью-Йорк, 25 июня - 13 июля 1984 года

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

Доклад Генерального секретаря

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Страница</u>
ВВЕДЕНИЕ	1-4	3
I. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ЕДИНООБРАЗНЫХ ПРАВИЛ	5-16	4
А. Отношение единообразных правил к международному транспорту	5-10	4
В. Типы операторов и операций, регули- руемых единообразными правилами	11-16	5
II. ВЫДАЧА ДОКУМЕНТОВ	17-26	7
III. НОРМА ОТВЕТСТВЕННОСТИ	27-29	10
IV. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЗАДЕРЖКУ	30-32	11
V. ПРЕДЕЛ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	33-39	12
VI. ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ	40-41	14
VII. ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ В ГРУЗЕ	42-44	15
VIII. ВОПРОСЫ, НЕ РАССМАТРИВАЕМЫЕ В ПРЕДВАРИ- ТЕЛЬНОМ ПРОЕКТЕ КОНВЕНЦИИ	45	15

	<u>Пункты</u>	<u>Страница</u>
IX. ФОРМА И ХАРАКТЕР ЕДИНООБРАЗНЫХ ПРАВИЛ	46-47	16
X. БУДУЩАЯ РАБОТА	48-49	17
ПРИЛОЖЕНИЕ I. ОТДЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ГЛАВНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ О ПЕРЕВОЗКАХ		18
ПРИЛОЖЕНИЕ II. ТЕКСТ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОПЕРАЦИЯХ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ		23

ВВЕДЕНИЕ

1. Комиссия на своей шестнадцатой сессии имела на своем рассмотрении доклад Генерального секретаря о развитии событий в области международных перевозок грузов (A/CN.9/236). 1/ В данном докладе, в частности, дается описание работы Международного института унификации частного права (МИУЧП) в области ответственности операторов международных терминалов, а также содержится обсуждение предварительного проекта конвенции по данному вопросу, подготовленному исследовательской группой МИУЧП.

2. Рассмотрев данный доклад, Комиссия постановила включить вопрос об ответственности операторов международных терминалов в свою программу работы, обратиться с просьбой к МИУЧП передать предварительный проект конвенции на рассмотрение Комиссии, и поручить Рабочей группе подготовить единообразные правила по данному вопросу. Комиссия отложила до своей семнадцатой сессии принятие решения о составе Рабочей группы. Секретариату было предложено представить Комиссии на ее семнадцатой сессии исследование по важным вопросам, вытекающим из предварительного проекта конвенции, и рассмотреть в этом исследовании возможность расширения сферы действия единообразных правил, с тем чтобы они охватывали вопросы хранения и обеспечения сохранности товаров вне транспортной цепи. 2/

3. МИУЧП передал на рассмотрение Комиссии предварительный проект конвенции, одобренный Советом управляющих МИУЧП в мае 1983 года. 3/ Текст предварительного проекта конвенции содержится в приложении II к данному исследованию. Настоящее исследование, проведенное в соответствии с просьбой Комиссии, содержит обсуждение ряда важных вопросов, вытекающих из предварительного проекта конвенции, которые могут быть использованы в ходе разработки единообразных правил, касающихся ответственности операторов транспортных терминалов (ОТТ).

4. Для того чтобы определить, ограничивается ли применение единообразных правил операциями, непосредственно связанными с международным транспортом, при решении некоторых вопросов (например, уровень ответственности, границы ответственности и исковая давность) следует учитывать подходы, использованные в международных транспортных конвенциях. Для удобства пользования в приложении I к данному исследованию приводится краткая таблица подходов, использованных в различных основных международных транспортных конвенциях.

1/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестнадцатой сессии (1983 год), Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/38/17), п. 109.

2/ Там же, п. 115.

3/ Предварительный проект конвенции, одобренный Советом управляющих МИУЧП на его шестьдесят второй сессии в мае 1983 года, озаглавлен "предварительный проект конвенции об операторах транспортных терминалов" (МИУЧП 1983 год, исследование XLIV - док. 24). Термин "операторы транспортных терминалов" (ОТТ) будет использоваться во всей остальной части данного исследования вместо термина "операторы международных терминалов".

I. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ЕДИНООБРАЗНЫХ ПРАВИЛ

A. Отношение единообразных правил к международному транспорту

5. Основная причина унификации правовых норм, касающихся ответственности ОТТ, сводится к необходимости заполнения пробелов в режимах ответственности международных транспортных конвенций. 4/ Упомянутые конвенции отличаются высокой степенью единообразия в том, что касается правовых норм, регулирующих ответственность перевозчиков за утрату или повреждение груза в ходе операций по перевозке. Однако вопрос ответственности не выполняющих перевозку посредников за утрату или повреждение груза до и после перевозки (именно на этих этапах чаще всего происходит утрата и повреждение груза), а также в ходе перевозки по-прежнему регулируется различными правовыми режимами в рамках национальных законодательных систем. 5/ Было высказано мнение относительно целесообразности того, чтобы такая ответственность также регулировалась единообразным международным правовым режимом с целью обеспечить должную защиту лиц, заинтересованных в грузе, а также облегчить предъявление регрессного иска перевозчиками, операторами смешанных перевозок, экспедиторами и другими подобными лицами против посредников в тех случаях, когда вышеперечисленные лица несут ответственность за утрату или повреждение груза в период нахождения груза в ведении посредников.

6. Учитывая вышесказанное, составители предварительного проекта конвенции МИУЧП ограничили сферу применения проекта операциями ОТТ, имеющими отношение к международным перевозкам (статья 2 (b)). Однако возникает вопрос, является ли такое ограничение оправданным и не должны ли все операции ОТТ, даже если они не связаны с международным транспортом или с транспортом вообще, регулироваться каким-либо единообразным международным правовым режимом. В рамках исследовательской группы МИУЧП, разрабатывающей предварительный проект конвенции, и руководствующейся желанием иметь конвенцию, которая регулировала бы также и операции ОТТ, не связанные с международными перевозками, было высказано мнение, что ограничение сферы действия правил операциями, имеющими отношение к международным перевозкам, затруднит в ряде случаев определение того, когда операции ОТТ должны регулироваться данной конвенцией. Например, заказчик может поместить товар в терминале, еще не будучи уверенным в том, будет ли он экспортировать или транспортировать данный товар с пересечением национальных границ или же реализует этот товар на месте. И даже если заказчик об этом знает, то это может быть не известно ОТТ. При таком стечении обстоятельств ОТТ не может решить, нужно ли ему получать страховой полис для покрытия своей ответственности, вытекающей из конвенции, или нет. 6/

7. Однако следует учитывать, что случаи, когда заказчик, сдающий груз на хранение в терминале, не знает, будет ли этот груз пересекать национальные границы, немногочисленны, и такие случаи имеют место лишь в отношении грузов, сданных на хранение скорее до транспортировки, чем во время транспортировки или после нее. Так или иначе, если применение единообразных правил должно быть ограничено операциями ОТТ, связанными с международной перевозкой грузов, то можно охватить

4/ См. A/CN.9/236, пп. 28-32; также Пояснительный доклад, касающийся предварительного проекта конвенции об операторах транспортных терминалов (МИУЧП, 1983 год, исследование XLIV - док. 24) (ниже используется название "пояснительный доклад"), пп. 1, 9-10.

5/ См. A/CN.9/236, пп. 22-27. См. также Ramberg, "Liability of Sea Terminals - Some Preliminary Thoughts", Международный морской комитет, документация, 1975 год, II; и Предварительный доклад, касающийся договора о складировании, подготовленный Д. Хиллом для МИУЧП в 1976 году (МИУЧП, 1976 год, исследование XLIV - док. 2).

6/ Пояснительный доклад, п. 33.

случаи, когда ОТТ не знает, подлежит ли груз международной перевозке, обязав заказчика заявить ОТТ о том, что данный груз подлежит международной перевозке; при отсутствии такого заявления на операции ОТТ действие единообразных правил не распространяется. Возможен также такой вариант: операции регулируются единообразными правилами лишь в том случае, если ОТТ знал или должен был знать о том, что сданный ему на хранение груз подлежит международной перевозке.

8. В связи с вопросом о том, должны ли единообразные правила применяться лишь к операциям ОТТ, связанным с международной перевозкой, можно также указать, что хранение груза, не подлежащего перевозке или имеющего лишь отдаленную и относительную связь с перевозкой, обычно не несет в себе иностранного элемента, и в подобных случаях многообразие норм в рамках национальных правовых систем вряд ли создаст проблемы. Такие операции могут по-прежнему регулироваться местным законодательством, и необходимость в международном согласовании правовых норм, применимых к ним, возможно, отпадет. Более того, попытка унифицировать правовые нормы, применимые также и к операциям ОТТ, не связанным с перевозкой или связанным лишь с перевозкой чисто местного значения, может вызвать сильное противодействие со стороны ОТТ, занимающихся такими операциями, и со стороны ряда государств и может серьезно подорвать процесс международной разработки единообразных правил, касающихся операций, связанных с международными перевозками.

9. В случае, если предполагается ограничить применение единообразных правил операциями, связанными с международной перевозкой грузов, было бы целесообразно предусмотреть степень и характер такой связи в целях определения применимости упомянутых правил. Один из возможных вариантов - это предусмотреть, что правила применяются лишь к тем операциям ОТТ, которые совершаются между моментом передачи груза грузоотправителем перевозчику в одном государстве и моментом поставки груза грузополучателю в другом государстве. Это будет включать период времени, когда перевозчик несет ответственность за груз, и, соответственно, такой подход обеспечит защиту права перевозчика на регрессное требование против ОТТ. Однако в рамках такого подхода единообразные правила не распространяются на некоторые ситуации, при которых было бы желательно унифицировать правовые нормы, регулирующие операции ОТТ, как, например, обеспечение сохранности товара грузоотправителем до начала международной перевозки груза, а также обеспечение сохранности груза в конце международной перевозки оператором транспортного терминала, которому перевозчик передал груз и который действует в качестве агента грузополучателя.

10. Предварительный проект конвенции применим к операциям ОТТ, "связанным с перевозкой грузов, при которой место отправки и место назначения расположены в двух разных государствах" (статья 2 (b)). Степень и характер такой связи не уточнены, и такая формулировка в отдельных случаях может поставить под вопрос применимость конвенции.

В. Типы операторов и операций, регулируемых единообразными правилами

11. Можно рассмотреть вопрос о том, какие типы операций, совершаемых посредником, должны регулироваться единообразными правилами. Предварительный проект конвенции применим к операторам транспортных терминалов, т.е. к лицам, действующим в ином качестве, нежели качество перевозчика, и за вознаграждение берущим на себя обязательство по хранению груза до, во время и после перевозки (статья 1 (1)). ОТТ будет нести ответственность за хранение груза с момента, когда он принимает такой груз, и до передачи груза лицу, которое уполномочено его принять (статья 3 (1)). Соответственно, в этот основной период ответственности ОТТ, вероятно, несет ответственность в случае утраты или повреждения груза, независимо от того, случилось ли это в тот период, когда груз находился на хранении, или в ходе любой другой операции с грузом, выполняемой ОТТ и связанной с хранением. Кроме того, если ОТТ взял на себя обязательство по разгрузке, погрузке или укладке груза даже до начала или после истечения основного периода ответственности, то и в этом случае он несет ответственность в случае утраты или повреждения груза, имевших место в ходе упомянутых операций (статья 3 (2)).

12. С другой стороны, предварительный проект конвенции не применяется к посреднику (каковым, например, может быть стивидор), который производит операции с грузом до, во время и после погрузки, однако для которого хранение не представляет собой часть взятых на себя обязательств.

13. Такой подход был избран в качестве компромиссного решения между разработкой единого унифицированного правового режима, который охватывал бы все операции с грузом в любое время до, во время или после перевозки, независимо от того, связаны ли эти операции с первоначальным обязательством, касающимся хранения, или нет, и ограничением такого режима лишь сферой хранения. Данный подход основывался на стремлении заполнить, по возможности, пробелы, встречающиеся в международных транспортных конвенциях, а также лишить ОТТ возможности уклониться от применения конвенции путем заявления о том, что такая утрата или повреждение груза произошли скорее в ходе операций с ним, а не во время хранения. Вследствие этого было решено не ограничивать сферу применения предварительного проекта конвенции лишь одними операциями, связанными с хранением. С другой стороны, было выражено мнение, что нереально на настоящем этапе пытаться разработать унифицированный режим, охватывающий все операции с грузом, независимо от того, связаны они с хранением груза или нет, и что единый режим может не вместить всех операций. 7/

14. Параллельно возникает другой вопрос: должны ли единообразные правовые нормы регулировать хранение груза и другие связанные с этим операции, выполняемые экспедитором (т.е. посредником, который обеспечивает перевозку груза от грузоотправителя или грузополучателя и который может предоставить прочие услуги, связанные с перевозкой). Соответственно, можно провести разграничение между экспедитором, действующим в качестве принципала при перевозке груза, т.е. лица, которое от своего собственного имени берет на себя ответственность по перевозке груза от места получения груза до его конечного места назначения, 8/ и лицом, которое просто обеспечивает перевозку груза от грузоотправителя, заключив договор с перевозчиком либо от имени грузоотправителя, 9/ или от своего собственного имени.

15. Действия фирмы-экспедитора в качестве принципала во многих случаях могут регулироваться документом о смешанных перевозках, как, например, коносаментом смешанной перевозки, выпущенным Международной федерацией транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), 10/ для которого характерна определенная степень международного единообразия в отношении ответственности экспедиторов, выдающих документ. Более того, действия экспедитора, выполняющего роль принципала, по всей вероятности, будут регулироваться Конвенцией Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (1980 год) ("Конвенция о смешанных перевозках") после ее вступления в силу. 11/ Таким образом, отпадает

7/ Там же, пп. 36 и 37.

8/ См. Доклад Генерального секретаря: обзор работы международных организаций в области транспортного права (A/CN.9/172), пп. 59-62.

9/ Там же, пп. 54 и 55.

10/ Этот документ был утвержден Объединенным комитетом по смешанным перевозкам Международной торговой палаты (МТП) как соответствующей единообразным правилам МТП для документа о смешанных перевозках.

11/ TD/MT/CONF.16. Может быть сделано исключение в тех случаях, когда после окончания перевозки груза такой груз хранится у экспедитора на его складе и экспедитор уведомляет грузополучателя о прибытии груза, и после истечения разумного срока грузополучатель не может забирать груз. Согласно статье 14 14(2)(b)(ii) Конвенции о смешанных перевозках, ответственность экспедитора может быть прекращена; в этом случае хранение груза регулируется нормами национального права.

необходимость в том, чтобы единообразные правила регулировали упомянутые действия. В этой связи следует отметить, что предварительный проект конвенции исключает возможность ее применения к лицу, действующему в качестве перевозчика (статья 1(1)), 12/ и что ответственность перевозчиков регулируется другими конвенциями. 13/ Аналогичным образом единообразные правила могут также исключать экспедиторов, действующих в качестве принципалов, и, возможно, других аналогичных операторов, как, например, операторов смешанных перевозок. Однако в случае, если экспедитор, действующий в качестве принципала, предпринимает соответствующие шаги и сдает груз на хранение ОТТ в течение периода, когда экспедитор несет ответственность за данный груз, операции ОТТ должны регулироваться единообразными правилами с целью гарантировать право экспедитора на регрессный иск против ОТТ.

16. С другой стороны, когда экспедитор просто обеспечивает перевозку груза грузоотправителя, он может временно складировать груз в своих собственных складских помещениях. Такие операции не будут регулироваться другими международными транспортными конвенциями. Более того, хотя хранение грузов в данных конкретных случаях не представляет собой основную обязанность экспедиторов, хранение и другие соответствующие операции (например, вывоз и доставка груза) подчас являются основными материальными или физическими действиями, которые выполняет экспедитор (его другие обязанности имеют вспомогательный характер, как, например, обеспечение перевозки и страхования, подготовка и получение отгрузочных документов и выполнение таможенных формальностей; к ним также относится действие, в ходе выполнения которого груз фактически может быть утрачен или поврежден. Соответственно, было бы целесообразно включить в сферу действия единообразного режима хранение груза и другие соответствующие операции фирм-экспедиторов, действующих в таком качестве.

II. ВЫДАЧА ДОКУМЕНТОВ

17. Можно рассмотреть вопрос о том, обязан ли ОТТ выдавать документ, касающийся принятого им груза, и если так, то каким должен быть такой документ по своему характеру и содержанию. В настоящее время в этой области используется разная практика. В некоторых местах документы не выдаются ОТТ. А в тех случаях, когда такие документы выдаются, их содержание и характер, а также момент выдачи бывают самыми различными. 14/

12/ См. также Пояснительный доклад, пункт 24. Необходимо отметить, что, согласно некоторым правовым системам, после того, как перевозчик разгружает груз и содержит его в своем складском помещении, и после того, как истекает разумный период времени для получения груза стороной, уполномоченной его получить, ответственность перевозчика прекращает действовать в качестве перевозчика, и он несет ответственность лишь как хранитель груза. Может возникнуть вопрос, распространяются ли (как следствие слов "иного лица, нежели перевозчик" в статье 1(1) предварительного проекта конвенции) на перевозчика, который в силу только что охарактеризованного создавшегося положения становится хранителем груза, нормы конвенции. Если нет, то можно было бы рассмотреть вопрос о том, распространяется ли на перевозчика, оказавшегося в таком положении, режим, применимый к ОТТ.

13/ Согласно статье 14, предварительный проект конвенции подчинен другим международным конвенциям, регулирующим международную перевозку грузов.

14/ Пояснительный доклад, п.41.

18. Было высказано мнение, что требование о выдаче документа, касающегося операций в международном терминале, в дополнение к документам на перевозку груза, может оказаться серьезным препятствием на пути движения грузов. 15/ С другой стороны, существует мнение, что нет никакого смысла в установлении режима ответственности для ОТТ, если решено отказаться от выдачи документа, подтверждающего получение такого груза. 16/ Более того, документ, служащий квитанцией, подтверждающей передачу груза ОТТ, мог бы использоваться при предъявлении исковых требований в связи с утратой или повреждением груза. Такой документ может оказаться также кстати в случае получения финансовых средств в обмен на груз. Это, в частности, характерно для международной торговли, когда нередко продавец направляет груз на иностранный склад и продавец или покупатель получает финансовые средства в обмен на груз.

19. Составители предварительного проекта конвенции пришли к выводу, что ОТТ должен выдавать документ лишь при получении соответствующего запроса от заказчика (статья 4(1)) на том основании, что степень потребности в таком документе может колебаться в зависимости от обстоятельств. 17/

20. Что касается вопроса о том, должен ли документ быть оборотным, исследовательская группа МИУЧП, подготовившая предварительный проект конвенции, высказала сомнение относительно коммерческой целесообразности оборотных документов. В тексте предусматривается, что такой документ может быть оборотным, если стороны согласились об этом и если это допускает применимое право (статья 4(4)). 18/

21. Ниже приводятся аргументы против выдачи ОТТ оборотных документов: в целом ряде случаев необязательно, чтобы документ был оборотным. В отдельных случаях наличие оборотного транспортного документа может исключать необходимость оборотного документа, выдаваемого ОТТ. Проблема мошенничества в связи со злоупотреблением оборотными транспортными документами становится все более серьезной, и широкая практика оборотных документов, выдаваемых ОТТ, может лишь усугубить данную проблему. Могут возникнуть трудности, если в одно и то же время на один и тот же груз выданы два действительных товарораспорядительных документа. Постепенно утверждается мнение, что в связи с оперативностью современного международного транспорта отпадает необходимость в оборотных транспортных документах, особенно если учесть издержки, время и связанные с ними риски; и соответственно, предпочтительными оказываются необоротные документы. 19/

15/ Там же, пункт 40.

16/ Там же, пункт 41.

17/ Там же, пункт 42.

18/ Данное положение было включено МИУЧП в текст лишь с тем, чтобы подтолкнуть процесс обсуждения вопроса, касающегося обрабатываемости документа, учитывая, что исследовательская группа МИУЧП, подготовившая предварительный проект конвенции, высказала мнение, что она не располагает достаточным количеством информации для принятия окончательного решения по данному вопросу (там же, пункт 46).

19/ См.: Доклад Генерального секретаря: координация работы: международные транспортные документы (A/CN.9/225), пп. 68-76. Сведения о механизмах, разработанных для преодоления трудностей, вытекающих из использования необоротных накладных о морских перевозках вместо оборотных коносаментов, о связанном с этим упрощении прохождения документов, а также о роли электронной обработки данных и других методов см. там же, пп. 74-76.

Нередки случаи, когда оборотный документ препятствует отправке груза из терминала. Например, когда складированные вместе грузы должны быть выданы в разное время и различным лицам. При использовании необоротных документов грузы могут быть выданы по предъявлении ордеров сторонами, на которые выписаны документы.

22. С другой стороны, в случае возникновения ситуации, когда заказчик нуждается или требует выдачи оборотного документа, ОТТ должен выдать такой оборотный документ по требованию заказчика (сравни со статьей 4(4) предварительного проекта конвенции).

23. Если единообразные правила будут предусматривать выдачу оборотного документа, то было бы желательно включить в текст положения, касающиеся различных вопросов, вытекающих из оборачиваемости документов, как например, положение о добросовестном получателе документа, опирающемся на факт ошибочного описания груза в документе, и о приведении прав добросовестного получателя в соответствие с правами лица, имеющего право на груз в соответствии с транспортным документом.

24. Если ОТТ обязан выдать документ, то в единообразных правилах целесообразно оговорить предельный срок, в течение которого он должен это сделать. Если ОТТ обязан выдавать документы в любых случаях, то можно считать, что предельный срок начал истекать с момента принятия груза. В предварительном проекте конвенции не оговаривается конкретно предельный срок, в течение которого должен быть выдан документ.

25. Можно также решить вопрос о том, желательно ли предусмотреть в единообразных правилах санкции против ОТТ, не выдавшего документ в течение установленного срока, или вопрос о последствиях такой невыдачи должен решаться в рамках применимых норм национального права. Возможные санкции могут включать выплату компенсации заказчику в связи с причиненными ему потерями, вызванными такой невыдачей документа ОТТ, или презумпцию того, что груз получен ОТТ в надлежащем состоянии и в соответствии с заявлением заказчика. В предварительном проекте конвенции не предусматриваются санкции в случае невыдачи оператором транспортного терминала документа.

26. Что касается содержания документа, то в предварительном проекте конвенции содержится требование о том, что документ должен быть датирован; это позволит удостоверить получение груза, а также определить дату, когда груз был передан ОТТ (статья 4(1)). В документе как таковом не обязательно указывать объем или состояние груза; однако необходимо указать "любую неточность или несоответствие конкретному указанию, содержащемуся в описании переданного груза, в той мере, в какой это можно установить путем разумных средств проверки" (статья 4(2)). За документом *prima facie* признается доказательная сила (статья 4(3)). Можно рассмотреть вопрос о том, следует ли указывать в документе объем, состояние или другие данные, касающиеся груза, в той мере, в какой они могут быть разумно установлены ОТТ. В случае использования контейнера ОТТ часто не в состоянии осмотреть груз внутри контейнера, сданного ему на хранение. В подобных случаях его обязательство, соответственно, ограничивается указанием состояния контейнера.

III. НОРМА ОТВЕТСТВЕННОСТИ

27. В отношении нормы ответственности, возлагаемой на ОТТ, могут быть использованы различные подходы. В случае, если операции, выполняемые ОТТ, связаны с перевозкой, один из вариантов - это наложить на ОТТ норму ответственности, аналогичную норме, регулирующей перевозку, с которой связаны его операции. Хотя такой подход облегчил бы право перевозчика на регрессный иск против ОТТ, он одновременно может вызвать трудности в отношении норм ответственности, применимых к ОТТ, операции которых связаны с различными видами перевозок. Более того, такой подход было бы трудно осуществить на практике в тех случаях, когда перевозка осуществляется двумя или более видами транспорта.

28. Другой подход - это установить единую норму ответственности, применимую ко всем операциям ОТТ, подпадающим под действие единообразных правил, независимо от того, связаны они с каким-либо конкретным видом перевозки или нет. Положительной стороной такого подхода является единообразие. Именно такой подход и использован в предварительном проекте конвенции. Принятая норма - презюмируемая вина (статья 6) по аналогии с режимом, установленным Конвенцией Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбург) ("Гамбургские правила"), 20/ и Конвенцией о смешанных перевозках грузов (см. приложение I).

29. Нижеследующие соображения могут иметь отношение к вопросу о том, отвечает ли та или иная норма требованиям. Во-первых, доказательства и средства определения обстоятельств, вызвавших утрату или повреждение груза, скорее всего находятся под контролем ОТТ. Соответственно, никто иной, как он должен нести бремя доказательства того, что утрата или повреждение груза не вызвано его ошибкой, а не требовать от истца доказательства того, что утрата или повреждение груза произошло по вине ОТТ. Во-вторых, норма презюмируемой вины является низшей нормой, используемой в большинстве основных принятых международных транспортных конвенций (включая конвенции, еще не вступившие в силу) (см. приложение I). Если единообразные правила будут предусматривать еще более низкую норму, чем упомянутая норма, то нет полной гарантии, что перевозчики смогут предъявлять регрессный иск ОТТ. 21/ В-третьих, поскольку при использовании некоторых видов перевозки, в отличие от перевозки морем, перевозчики обычно хранят груз скорее на своих собственных складах, чем используют ОТТ, единообразные правила чаще будут применяться к операциям ОТТ, связанным с перевозкой грузов морем или смешанными видами транспорта, чем к операциям, связанным с другими видами транспорта. Таким образом, целесообразно использовать в единообразных правилах, регулирующих операции ОТТ, ту же самую норму, что и норма, применимая к перевозке грузов морем и смешанными видами транспорта. По той же самой причине более строгая норма, чем презюмируемая вина, может оказаться излишней для целей предъявления перевозчиком регрессного иска против ОТТ, поскольку перевозчик, в основном, будет подпадать под действие единообразных правил.

20/ A/CONF.89/13 (Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.80.VIII.1).

21/ Это положение можно проиллюстрировать следующим образом: перевозчик несет ответственность перед грузоотправителем на основании презюмируемой вины как это, например, предусмотрено Гамбургскими правилами и Конвенцией о смешанных перевозках грузов). Находясь на хранении у ОТТ, груз был поврежден, однако это произошло в тот момент, когда ответственность за груз нес перевозчик. Норма ответственности, применимая к ОТТ - обычная небрежность, которую должен доказать истец. В подобном случае ввиду более жесткой нормы ответственности перевозчика последний может считаться ответственным перед грузоотправителем или грузополучателем; однако он может оказаться лишенным возможности предъявить регрессный иск ОТТ ввиду неспособности доказать, что ОТТ проявил небрежность.

IV. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЗАДЕРЖКУ

30. Можно рассмотреть вопрос о том, должна ли в единообразных правилах оговариваться ответственность ОТТ за задержку в ходе разгрузочно-погрузочных работ. В предварительном проекте конвенции ничего не говорится об ответственности ОТТ за задержку, по той причине, что вопрос о задержке, как правило, возникает скорее в связи с перемещением груза, а не со стационарным грузом, находящимся на хранении в терминале. 22/ С другой стороны, операции, на которые распространяются единообразные правила, в любом случае будут включать операции, связанные с перевозкой грузов; таким образом, вопрос, касающийся задержки, может возникать как в отношении лица, имеющего право на получение груза, так и в отношении перевозчика. Предполагаемый получатель перевозимого груза будет нести ущерб, вызванный задержкой в ходе осуществляемой ОТТ передачей груза (либо перевозчику для дальнейшей транспортировки, либо предполагаемому получателю); то же самое относится к задержке в процессе самой перевозки. В соответствии с международными транспортными конвенциями перевозчик несет ответственность за задержку в поставке груза, и он может оказаться ответственным, даже если задержка была допущена ОТТ. Вопрос задержки, допущенной ОТТ, может, следовательно, затрагивать интересы перевозчика в отношении его возможности выдвинуть регрессный иск против ОТТ в случае, если на него будет возложена ответственность за задержку.

31. В предварительном проекте Конвенции, однако, предусматривается, что если в течение 60 дней после получения соответствующего запроса от лица, имеющего право на получение груза, ОТТ не передаст груз, то такой груз считается утерянным (статья 6(2)). 23/ Это, вероятно, обеспечит истцу право выбора, а именно, либо требовать возмещения утраченного груза, что будет регулироваться Конвенцией и содержащимся в ней положением об ограничении ответственности, либо предъявить иск по поводу такой задержки в рамках национального законодательства.

32. В случае, если единообразные правила не затронут вопроса задержки, то он будет регулироваться другими нормами национального права, в соответствии с которыми ответственность ОТТ за причиненный ущерб может оказаться значительной, или, возможно, общими условиями, которые могут соответственно ограничить ответственность ОТТ за задержку и таким образом нанести ущерб лицу, имеющему право на получение груза, а также перевозчику, предъявляющему регрессный иск. Соответственно, можно решить вопрос, должны ли единообразные правила накладывать на ОТТ ответственность за задержку в передаче груза и должны ли они предусматривать финансовый предел такой ответственности. 24/

22/ Пояснительный доклад, п. 55.

23/ Аналогично Гамбургским правилам, статья 5(3).

24/ См. Гамбургские правила, статья 6(1)(b); Конвенцию о смешанных перевозках, статью 18(4).

V. ПРЕДЕЛ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

33. Одной из характерных черт предварительного проекта конвенции, которая, как надеются некоторые члены исследовательской группы МИУЧП, явится фактором, побуждающим ОТТ согласиться на более высокую норму ответственности в рамках конвенции - это предел ответственности, который будет трудно нарушить. 25/ Предел, предусмотренный в предварительном проекте конвенции, составляет 2,75 расчетных единиц на килограмм (статья 7). 26/

25/ Пояснительный доклад, п. 13.

26/ Предварительный проект конвенции включает положение, касающееся расчетной единицы (определяя расчетную единицу как специальное право заимствования Международного валютного фонда) (статья 13), а также ускоренную процедуру пересмотра пределов ответственности (статья V), рекомендованных 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, дополнение № 17 (A/37/17), п. 63. Положение о расчетной единице и два альтернативных положения, рекомендованных Комиссией для пересмотра пределов ответственности (т.е. ускоренная процедура пересмотра и пересмотр в свете изменения индекса цен) были также рекомендованы Генеральной Ассамблеей для использования в международных конвенциях, содержащих положения о пределе ответственности (резолюция 37/107 от 16 декабря 1983 года).

34. Если исходить из того, что единообразные правила должны содержать пределы финансовой ответственности за утрату или повреждение груза, то можно рассмотреть вопрос о том, подходят ли пределы, принятые в предварительном проекте конвенции, или следует пользоваться какими-либо другими пределами. Можно, например, отметить, что эти пределы ниже пределов, установленных в некоторых международных конвенциях о перевозках (см. приложение I). В предварительном проекте конвенции приняты пределы, установленные Конвенцией по смешанным перевозкам, 27/ поскольку считается, что эти пределы являются самым последним выражением воли международного сообщества. 28/ В пользу принятия этих пределов может говорить также и то обстоятельство, что обеспечение в ходе перевозки сохранности груза каким-либо лицом, которое не является перевозчиком или аналогичным лицом (например, оператором смешанной перевозки грузов или экспедитором, действующим в качестве принципала), чаще всего происходит до, во время и после перевозки морем или смешанных перевозок. Поэтому целесообразно приспособить пределы ответственности ОТТ к пределам, которые распространяются на перевозчиков этих видов перевозок. Принятие 2,75 счетной единицы в качестве предела полностью допускает право регрессного иска к ОТТ со стороны перевозчиков, на которых распространяется действие Конвенции о смешанных перевозках, а также тех перевозчиков, на которых распространяется действие Гамбургских правил и Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов ("Гаагские правила") (как по первоначальной, так и по измененной Конвенции), которые устанавливают более низкие пределы ответственности.

35. Подобно перевозчику на основании Гамбургских правил и подобно оператору смешанной перевозки на основании Конвенции о смешанных перевозках, 29/ ОТТ, согласно предварительному проекту конвенции, может согласиться на более высокие пределы (статья 7(3)). Право ОТТ согласиться на увеличение своих пределов до пределов, которые действительны для перевозчика, обеспечивает перевозчику возможность получения полной компенсации от ОТТ в порядке регрессного иска. Высказывалось, однако, мнение, что эта возможность может снизить привлекательность единообразных правил для ОТТ, поскольку на них может оказываться давление со стороны судоходных компаний с целью обеспечения более высоких пределов. 30/

36. Можно рассмотреть и вопрос о том, могут ли быть, при каких обстоятельствах, нарушены пределы ответственности. Предварительный проект конвенции обязывает ОТТ возместить убытки в полном объеме, если утрата или повреждение "явились результатом действия или упущения ОТТ, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения" (статья 9(1)).

37. Пределы ответственности на основании Гамбургских правил и Конвенции о смешанных перевозках могут нарушаться лишь в случае преднамеренного действия или безответственности перевозчика. 31/ В пользу такого трактования

27/ Конвенция о смешанных перевозках, статья 18(1).

28/ Пояснительный доклад, пункт 59.

29/ Гамбургские правила, статья 6(4); Конвенция о смешанных перевозках, статья 18(6).

30/ Пояснительный доклад, пункт 60.

31/ Гамбургские правила, статья 8 (см. также Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, издание ООН, в продаже под № R.80.VIII.1, часть II, краткие отчеты Первого комитета, 34-е заседание, пункт 24); Конвенция о смешанных перевозках, статья 21.

высказывалось предположение о том, что страховые компании, как правило, предпочитают пределы, которые трудно нарушать, поскольку это позволяет им точно определять риск и рассчитывать в разумных пределах страховые премии. Это означает, что относительно твердые пределы могут приводить к установлению страховых премий, которые несколько ниже возможных страховых премий при легко нарушаемых пределах. Высказывалось также мнение, что относительно твердые пределы могут побуждать ОТТ принимать норму ответственности более строгую, чем та, к которой они привыкли. 32/

38. В связи с пределами ответственности может далее возникнуть вопрос о том, следует ли в дополнение к пределам из расчета на килограмм включать в единообразные правила общий предел ответственности для каждого отдельного случая. Такой предел может быть удобен для случаев чрезмерного ущерба (т.е. ущерба от пожара или взрыва), от которого трудно или дорого страховаться. При принятии такого подхода желательно, чтобы единообразные правила предусматривали средства распределения возмещенной суммы среди различных истцов, если причитающаяся им общая сумма ущерба при расчете предела за килограмм превышает максимум.

39. Можно также рассмотреть вопрос о включении в единообразные правила в качестве альтернативы предела из расчета за килограмм предел из расчета за упаковку, как это оговорено в Гамбургских правилах и в Конвенции о смешанных перевозках. 33/ Возражение против включения предела из расчета за упаковку заключается в том, что грузы могут прибывать на терминал в форме упаковки и затем распаковываться для того, чтобы перевозиться далее в отдельные точки назначения. 34/

VI. ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ

40. Срок исковой давности, согласно предварительному проекту конвенции, составляет два года со дня передачи груза ОТТ или с того времени, когда груз можно считать утерянным (см. пункт 31 выше) (статья 11). При определении достаточности этого срока уместно рассмотреть вопрос о том, равен ли он срокам, предусмотренным для возбуждения исков против перевозчиков в соответствии с Гамбургскими правилами и Конвенцией о смешанных перевозках, и превышает ли сроки, установленные для перевозчиков другими международными конвенциями по перевозкам (см. приложение I). Следует, однако, отметить, что двухгодичный срок для возбуждения иска против ОТТ может в отдельных случаях препятствовать регрессному иску перевозчика или оператора смешанной перевозки к ОТТ. Например, когда груз передается ОТТ перевозчику или оператору смешанной перевозки в ходе перевозки, срок возбуждения иска со стороны заинтересованного в грузе лица против перевозчика или оператора смешанной перевозки начинается в конце перевозки; срок для возбуждения регрессного иска перевозчика или оператора смешанной перевозки к ОТТ начинается раньше, т.е. тогда, когда груз передается перевозчику или оператору смешанной перевозки со стороны ОТТ. При одинаковых сроках возбуждение иска против перевозчика или оператора смешанной перевозки исключает возможность регрессного иска к ОТТ. Можно рассмотреть вопрос о том, следует ли в исковую давность в единообразных правилах включать положения, которые эффективно гарантируют право перевозчика или оператора смешанной перевозки на такой регрессный иск.

32/ Пояснительный доклад, пункт 62.

33/ Гамбургские правила, статья 6(1); Конвенция о смешанных перевозках, статья 18(1).

34/ Пояснительный доклад, пункт 58.

41. В предварительном проекте конвенции не говорится о вопросе прекращения или приостановки срока исковой давности или других аналогичных вопросах. ^{35/} Например, в некоторых правовых системах можно использовать нормы национального права, если об этих вопросах ничего не говорится в единообразных правилах. В других правовых системах отсутствие этих вопросов в единообразных правилах может толковаться как имеющее значение, что исковая давность не может прекращаться или прерываться независимо от наличия национальных правовых норм. В интересах единообразия применения исковой давности желательно, чтобы в единообразных правилах содержались либо подробные правила применения исковой давности, либо подобные вопросы решались в соответствии с национальными правовыми нормами.

VII. ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ В ГРУЗЕ

42. Предварительный проект конвенции предоставляет ОТТ обеспечительные интересы в грузе, взятом им под свою ответственность, за свои расходы и претензии в отношении груза, включая право удержания груза и право на его продажу для удовлетворения своих претензий (статья 5).

43. Если эти права осуществляются ОТТ, они могут противоречить или препятствовать правам лица, имеющего право на получение груза. Можно задать вопрос, нужно ли это. Например, в случаях, когда ОТТ, нанимаемый перевозчиком, удерживает груз до оплаты перевозчиком издержек ОТТ, перевозчик может нести ответственность за ущерб лицу, имеющему право на получение этого груза. Такое положение может давать достаточную гарантию этому лицу. Однако, когда ОТТ продает груз для удовлетворения своей претензии в отношении перевозчика за неоплаченные расходы, ответственность перевозчика по оплате ущерба может не давать достаточной гарантии лицу, имеющему право на получение груза. С другой стороны, если такие права удержания и продажи осуществляются ОТТ, который нанимается или действует в качестве агента лица, имеющего право на получение груза, нецелесообразно, чтобы он нес ущерб от последствий удержания или продажи, поскольку претензии ОТТ, ведущие к таким действиям (т.е. неуплата тарифа за хранение), обычно вызваны указанным лицом. Более того, можно отметить, что такие случаи обычно бывают вне сроков ответственности перевозчика.

44. В связи с подобными спорами можно обратить внимание на то, что статья 14 предварительного проекта конвенции предусматривает, что "Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут вытекать из любой международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов". Другой подход заключается в том, чтобы решать такие споры на основе национального права.

VIII. ВОПРОСЫ, НЕ РАССМАТРИВАЕМЫЕ В ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ ПРОЕКТЕ КОНВЕНЦИИ

45. Помимо вопроса о том, следует ли в единообразные правила включать вопрос об ответственности ОТТ за задержку в передаче груза, ряд других соответствующих вопросов в отношении операций и ответственности ОТТ не рассматривается в

^{35/} Для определения этих вопросов см., например, Конвенцию об исковой давности в международной купле-продаже товаров (Нью-Йорк, 1974 год) (A/CONF.63/15) (Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров, издание ООН, в продаже под № R.74.V.8).

предварительном проекте конвенции. Сюда, например, относятся обязательства заказчика, в том числе его обязательства оплачивать тарифы ОТТ и информировать ОТТ об опасных грузах или инструктировать этот ОТТ относительно обеспечения их сохранности. В предварительном проекте конвенции не говорится также о праве ОТТ освободиться от опасного груза. В предварительном проекте конвенции не сказано об ответственности ОТТ за его отказ принять груз для безопасного хранения в соответствии с контрактом с заказчиком. Цель авторов предварительного проекта конвенции заключалась в определении в общих чертах минимального количества правил, регулирующих, главным образом, ответственность ОТТ. Они полагали, что опущенные детали, о которых только что говорилось, можно включить в текст на более поздней стадии или, в качестве варианта, урегулировать стандартными условиями, которые могут быть подготовлены той или иной заинтересованной торговой организацией. ^{36/} В этой связи можно отметить, что Международный морской комитет готовит стандартные условия для пользования ОТТ. Секретариат ЮНСИТРАЛ поддерживал контакт с Международным морским комитетом и информировал его о решениях, принятых ЮНСИТРАЛ на ее шестнадцатой сессии, в отношении вопроса об ответственности ОТТ.

IX. ФОРМА И ХАРАКТЕР ЕДИНООБРАЗНЫХ ПРАВИЛ

46. Существующие большие расхождения в правовых нормах относительно ответственности ОТТ возникают в связи с нормами национального права, а также в связи с общими условиями, применяемыми ОТТ, которые могут не соответствовать интересам сторон в условиях современной торговли. Единообразия в этой области можно достигнуть путем обеспечения единообразия в национальном праве через какую-либо конвенцию или типовой закон, а также путем требования того, чтобы общие условия соответствовали названным единообразным правилам. Даже если единообразные правила являются необязательными (см. пункт 47 ниже), наличие формальной правовой основы может побуждать ОТТ придерживаться этих правил. Можно также узаконить общие условия, которые соответствуют единообразным правилам. Это дало бы выгоду как заказчикам ОТТ, так и самим ОТТ, поскольку лишь общие условия, даже в значительной степени унифицированные, могут иногда противоречить обязательным правилам национального права и поскольку выгоды ОТТ при таких унифицированных общих условиях (т.е. пределы ответственности) могут иногда быть сведены на нет судами в некоторых правовых системах.

47. Вопрос заключается также в том, применять ли единообразные правила, содержащиеся в конвенции или типовом законе, ко всем ОТТ в государстве, которое является участником конвенции или которое приняло названный типовой закон. В рабочей группе МИУЧП, готовившей предварительный проект конвенции, высказывалась точка зрения, что если единообразные правила в обязательном порядке применять ко всем ОТТ в одном государстве, то государствам будет трудно преодолеть давление со стороны профессиональных кругов, не желающих присоединения к конвенции. Было поэтому высказано предложение, что государства, желающие добиться этого, могут применять единообразные правила только в отношении ОТТ, которые обязались придерживаться этих правил. Те, кто выступал с этой точкой зрения, полагали, что в данном случае ОТТ можно побудить к "выбору" в пользу унифицированного режима путем ряда поощрений, таких как умеренный режим ответственности, предел ответственности, который трудно нарушить, право удержания груза, сданного на хранение ОТТ, и меньшая опасность того, что общие условия, которые соответствуют правилам, будут отменены в судебном порядке.

^{36/} Пояснительный доклад, пункт 20.

Однако было решено не усложнять предварительный проект конвенции на данной стадии путем включения положения о "выборе", а предложить единообразные правила без ущерба для окончательной формы, которую примет этот текст. ^{37/} Вы-сказывалось мнение, что Комиссия, возможно, пожелает отложить свое решение об окончательной форме, которую должны принять единообразные правила, до того как Рабочая группа, готовящая проекты текстов, завершит свою работу, и тогда Комиссия может легче решить данный вопрос в свете изменений по проекту.

Х. БУДУЩАЯ РАБОТА

48. В связи с дальнейшей работой по составлению единообразных правил одно направление может заключаться в том, чтобы Рабочая группа, которой поручена эта работа, прежде рассмотрела предварительный проект конвенции МИУЧП, имея в виду необходимость принятия решения по будущим вариантам толкования проблем, рассматриваемых в данном документе, а затем перейти к подготовке ряда единообразных правил на основе проекта, который секретариат может подготовить после принятия названных решений.

49. Что касается Рабочей группы, имеющей указанное задание, можно отметить, что Рабочая группа по международной договорной практике недавно завершила свою работу по подготовке типового закона о международном торговом арбитраже и сможет начать работу по вопросу об ответственности ОТТ в третьем квартале 1984 года. Ожидается, что Рабочая группа сможет провести работу быстро и, возможно, завершить разработку ряда единообразных правил в течение 1985 года.

^{37/} Там же, пункт 13.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОТДЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ГЛАВНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ О ПЕРЕВОЗКАХ

<u>Конвенция</u>	<u>Норма ответственности</u>	<u>Предел ответственности за утрату или повреждение товаров (за килограмм) *</u>	<u>Срок исковой давности</u>
<u>Морские перевозки</u>			
Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (1924) ("Гаагские правила")	Основана на обязанностях и имунитете, статьи 3 и 4; в широком смысле, ответственность за осторожное хранение	(Предела за килограмм нет: 100 фунтов стерлингов за упаковку или единицу (статья 4(5))	Один год (статья 3(6))
Гаагские правила с изменениями, внесенными Протоколом, подписанным в Брюсселе 23 февраля 1968 года ("Гаагские правила")	В основном как в Гаагских правилах, выше	30 франков (Пуанкаре) (статья 4(5) (a))	Один год статья 3(6))

* Франк Пуанкаре, о котором говорится в данной колонке, имеет 65 1/5 миллиграмма золота высочайшей пробы 900; франк Жерминаль имеет 10/31 грамма золота высочайшей пробы 900. Примерное соотношение этих единиц, поэтому, составляет 1 франк Жерминаль = 5 франкам Пуанкаре. Большинство конвенций, перечисленных в данной таблице, в самих ли текстах конвенций или в протоколах, содержат эквиваленты названным единицам и СПЗ; в целом, один СПЗ равняется 15 франкам Пуанкаре или 3 франкам Жерминаль. Для случаев, когда эти положения не применяются (т.е. в отношении государства, которое является участником Конвенции, но не участником Протокола, содержащего это положение), нет какого-либо международного соглашения о методе пересчета франка Пуанкаре или Жерминаля в национальные валюты. Это привело к несоответствию при пересчете пределов ответственности, выраженных в этих единицах.

Конвенция

Протокол, вносящий изменения в Международную конвенцию об унификации некоторых норм права, касающихся конносаментов, 25 августа 1924 года, с изменениями, внесенными Протоколом от 23 февраля 1968 года (1979 года) (в силу пока не вступил)

Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбург) ("Гамбургские правила") (в силу пока не вступила)

Воздушные перевозки

Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (1929 год) ("Варшавская конвенция")

Норма ответственности

(не применяется)

Перевозчик несет ответственность, если не докажет, что он, его служащие или агенты приняли "все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий" (статья 5(1))

Перевозчик ответственен (статья 18(1)): а) если он не докажет, что он и его агенты приняли "все необходимые меры во избежание повреждения или что он или они не могли принять такие меры" (статья 20(1)), или б) если он не докажет, что повреждение произошло вследствие упущений в управлении самолетом, обращении с самолетом или в навигации и что во всех других отношениях он и его агенты приняли все необходимые меры во избежание повреждения (статья 20(2))

Предел ответственности за утрату или повреждение товаров (за килограмм)

2 расчетные единицы (СПЗ) (не члены МВФ, не имеющие право применять СПЗ, могут устанавливать предел в 30 валютных единиц (1 валютная единица эквивалентна 1 франку Пуанкаре)) (статья II)

2,5 расчетной единицы (СПЗ) (статья 6(1)) (не члены МВФ, не имеющие права применять положения о СПЗ, могут устанавливать предел в 37,5 валютной единицы (1 валютная единица эквивалентна 1 франку Пуанкаре) (статья 26))

250 франков (Пуанкаре (статья 22(2)))

Срок исковой давности

(не применяется)

2 года (статья 20)

2 года (статья 29)

<u>Конвенция</u>	<u>Норма ответственности</u>	<u>Предел ответственности за утрату или повреж- дения товаров (за ки- лограмм)</u>	<u>Срок исковой давности</u>
Варшавская конвенция, с изменениями, внесен- ными Протоколом, под- писанным в Гааге 28 сентября 1955 года	Только норма Варшавской конвен- ции "(а)", выше (статья 20)	250 франков (Пуанкаре) (статья 22(2))	2 года (статья 29)
Монреальский протокол № 4, изменяющий Конвен- цию об унификации неко- торых правил, касающих- ся международных воз- душных перевозок, под- писанную в Варшаве 12 октября 1929 года, с изменениями, внесен- ными Протоколом, под- писанным в Гааге 28 сентября 1955 года (1975 год) (в силу по- ка не вступил)	Перевозчик ответственен, если не докажет, что разрушение, утрата или повреждение произошли вслед- ствие скрытого дефекта и т.д., плохой упаковки груза иным лицом, чем перевозчик, его служащие или агенты, вследствие военных дей- ствий или вооруженного конфликта, или акции государственной власти в связи с ввозом, вывозом или транзитом груза (статья IV)	17 СПЗ (не члены МВФ, не имеющие права применять положение о СПЗ, могут устанавливать предел в 250 валютных единиц (1 валютная единица эквивалентна 1 франку Пуанкаре) (статья VII)	(не приме- няется)
<u>Дорожные перевозки</u>			
Конвенция о договоре о международной дорож- ной перевозке грузов КДПГ (1956 год)	Перевозчик ответственен (статья 17(1)), если он не дока- жет, что утрата или повреждение произошли вследствие неправиль- ных действий или упущений истца, вследствие инструкций истца, а не из-за неправильных действий и упущений перевозчика, из-за скры- того дефекта или ввиду "обстоя- тельств, которые перевозчик не мог избежать, и последствий, которых он не мог предотвратить" (статья 17(2)); или если он не докажет, что утрата или повреждение произошли из-за оговорен- ного особого риска (статья 17(4)) (обычно утрата или повреждение, по пред- положению, произошли из-за особого риска, если перевозчик докажет, что так могло случиться (статья 18))	25 франков (Жерминаль) (статья 23(3))	1 год; 3 года при преднамерен- ной небреж- ности (статья 32)

<u>Конвенция</u>	<u>Норма ответственности</u>	<u>Предел ответственности за утрату или повреждение товаров (за килограмм)</u>	<u>Срок исковой давности</u>
Протокол к Конвенции о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) (1978 год)	(не применяется)	8,33 расчетной единицы (СПЗ) (не члены МВФ, которые не могут применять положение о СПЗ, могут устанавливать предел в 25 валютных единиц (1 валютная единица эквивалентна 1 франку Жерминаль) (статья 2)	(не применяется)
<u>Железнодорожные перевозки</u>			
Соглашение, касающееся международного грузового сообщения по железным дорогам (СМГС) (1966 год)	Перевозчик ответственен, если не докажет, что утрата или повреждение произошли из-за обстоятельств, которых он не мог избежать, или последствий, которых он не мог предотвратить, или что они произошли из-за других перечисленных обстоятельств (статья 22)	Стоимость товаров или заявленная стоимость (статьи 24, 25)	9 месяцев (статья 30)
Международная конвенция о железнодорожной перевозке грузов (СИМ) (1970 год)	В основном то же, что и конвенция КДПГ, см. выше (статьи 27, 28)	50 франков (Жерминаль) (статьи 31(1), 33)	1 год; 2 года в случае умышленного действия, мошенничества и т.п. (статья 47)
Дополнительное положение о методе подсчета золотого франка в соответствии с Конвенцией СИМ (1977 год)	(не применяется)	3 франка = 1 СПЗ	(не применяется)

Конвенция

Норма ответственности

Предел ответственности
за утрату или повреж-
дение товаров (за ки-
лограмм)

Срок исковой
давности

Приложение В к Кон-
венции о международ-
ных железнодорожных
перевозках (КОТИФ)
от 19 мая 1980 года
(в силу пока не
вступила)

Так же, как в Конвенции СИМ,
см. выше (статьи 36, 37)

17 расчетных единиц (СПЗ)
(статьи 40(2), 42) (для
нечленов МВФ, которые не
могут применять положение
о СПЗ, расчетная единица
равняется 3 франкам Жер-
миналь (статья 7))

То же, как в
Конвенции СИМ
(статья 58)

Смешанный транспорт

Конвенция Организации
Объединенных Наций о
международных смешан-
ных перевозках (1980 год)
("Конвенция о сме-
шанных перевозках")
(в силу еще не всту-
пила)

В основном то же, что и в
Гамбургских правилах,
см. выше (статья 16)

2,75 расчетной единицы
(СПЗ) (статья 18(1) (не-
члены МВФ, которые не
могут применять положение
о СПЗ, могут устанавливать
предел в 41,25 валютных
единиц (1 валютная единица
эквивалентна 1 франку Пуан-
каре) (статья 31)

2 года
(статья 25)

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ТЕКСТ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОПЕРАЦИЯХ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

Преамбула

ГОСУДАРСТВА - УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,

ПРИЗНАВАЯ желательным установить посредством соглашения некоторые правила, касающиеся прав и обязанностей операторов транспортных терминалов и, в частности, их ответственности;

РЕШИЛИ заключить с этой целью Конвенцию и в этой связи согласились о нижеследующем:

Статья 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В целях применения настоящей Конвенции:

1. "Оператор транспортных терминалов (ОТТ)" означает любое лицо, действующее в ином качестве, чем перевозчик, которое за вознаграждение берет на себя ответственность за хранение груза до, в течение или после транспортировки, либо на основе соглашения, либо приняв в свое ведение такой груз от грузоотправителя, перевозчика, экспедитора или любого другого лица в целях его передачи любому лицу, уполномоченному на получение груза.

2. Понятие "груз" включает любой контейнер, паллет или подобное приспособление для транспортировки или упаковку, если они не предоставлены оператором транспортных терминалов.

Статья 2

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящая Конвенция применяется во всех случаях, когда операции, за которые ответственен ОТТ,

- a) осуществляются на территории Договаривающегося государства, и
- b) связаны с транспортировкой, при которой место отправки и место назначения расположены в двух различных государствах.

Статья 3

ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ

1. ОТТ несет ответственность за хранение груза с момента приема груза в свое ведение и до передачи лицу, уполномоченному его принять.

2. Если ОТТ взял на себя обязательство произвести или обеспечить разгрузку, погрузку или складирование груза, даже до того, как он принял его в свое ведение или после его передачи, период ответственности удлиняется, с тем чтобы охватывать и такие дополнительные операции.

Статья 4

ВЫДАЧА ДОКУМЕНТА

1. По просьбе другой стороны, заключившей договор, ОТТ выдает датированный документ, в котором удостоверяется получение груза и указывается дата, когда он был принят в ведение.

2. В таком документе указываются любая неточность или несоответствие любого рода в отношении описания груза, принятого в ведение, в той мере, в какой это может быть установлено разумными средствами проверки.

3. Такой документ является доказательством *prima facie* договора о передаче груза на хранение и принятии в ведение груза, описанного в нем.

4. Документ, выданный ОТТ, может, в случае согласия сторон и если это допускает применимое национальное законодательство, содержать обязательство со стороны ОТТ сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или представителю, представляет собой такое обязательство.

5. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует выдаче документов с помощью любых механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, где выдается документ.

Статья 5

ПРАВА ТОВАРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

1. ОТТ имеет право удержания принятого им в свое ведение груза в связи с расходами и исками, касающимися такого груза, включая пошлинные сборы и арендную плату за пользование складскими помещениями. Однако ничто в настоящей Конвенции не затрагивает действительности в соответствии с национальным законодательством любых договорных соглашений, которые расширяют имеющиеся у ОТТ права товарного обеспечения.

2. ОТТ не уполномочен удерживать груз, принятый им в свое ведение, если предоставлена достаточная гарантия на сумму претензии или если эквивалентная сумма депонирована у взаимно приемлемой третьей стороны или у официального учреждения в государстве, где производятся операции, за которые ОТТ несет ответственность в соответствии с настоящей Конвенцией.

3. ОТТ может после представления своевременного и надлежащего уведомления продать или распорядиться о продаже всего или части груза, удержанного им, с тем чтобы получить сумму, необходимую для удовлетворения его претензии.

Статья 6

ОСНОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

1. ОТТ несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, за который он отвечает в соответствии с настоящей Конвенцией, если только он не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать обстоятельств, вызвавших утрату или повреждение, и их последствий.
2. Если ОТТ не передает груз по требованию лица, уполномоченного принять его, в пределах 60 календарных дней, последовавших за таким требованием, лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным.
3. В тех случаях, когда вина или недосмотр со стороны ОТТ, его служащих или агентов сочетается с другой причиной возникновения утраты или повреждения, ОТТ несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата или повреждение обусловлены такой виной или недосмотром, при условии, что ОТТ докажет размер утраты или повреждения, которые не обусловлены виной с его стороны.

Статья 7

ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

1. Ответственность ОТТ за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза в соответствии с положениями статьи 6, ограничивается суммой, эквивалентной 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.
2. Расчетная единица означает расчетную единицу, упомянутую в статье 13.
3. ОТТ может, по соглашению, увеличить пределы ответственности, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 8

ВНЕДОГОВОРНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к ОТТ по поводу утраты или повреждения груза, возникших в результате какого-то действия или упущения в пределах обязательств ОТТ, предусмотренных в соответствии с настоящей Конвенцией, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту ОТТ, такой служащий или агент, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам ОТТ.

3. За исключением того, что предусмотрено в статье 9, суммы, которые смогут быть взысканы с ОТТ или любого лица, упомянутого в пункте 2 настоящей статьи, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 9

УТРАТА ПРАВА НА ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

1. ОТТ не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 7, если доказано, что утрата или повреждение явились результатом действия или упущения ОТТ, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 8, служащий или агент ОТТ не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 7, если доказано, что утрата или повреждение явились результатом действия или упущения такого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить такую утрату или повреждение, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты или повреждения.

Статья 10

УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ УТРАТЕ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИИ

1. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не получено в письменной форме ОТТ не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза лицу, уполномоченному принять его, такая передача является доказательством *prima facie* сдачи ОТТ груза в соответствии с описанием в документе, выданном ОТТ, или, если такой документ не выдавался в хорошем состоянии.

2. Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение 15 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

3. Если состояние груза при его передаче лицу, уполномоченному принять его, было предметом совместного осмотра или проверки, уведомление в письменной форме не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки.

4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения ОТТ и лицо, уполномоченное принять груз, предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

Статья 11

ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ

1. Любой иск, предъявляемый в соответствии с настоящей Конвенцией, погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.

2. Срок исковой давности начинается в день, когда ОТТ передал груз или часть груза, или в случаях, когда груз вообще не был передан, - в последний день периода, упомянутого в пункте 2 статьи 6.

3. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.

4. Лицо, которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

5. Если это не противоречит положениям другой применимой международной конвенции, лицо, признанное ответственным по настоящей Конвенции, может предъявить регрессный иск о возмещении, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство; однако этот предоставляемый срок должен быть не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее такой иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

Статья 12

ДОГОВОРНЫЕ УСЛОВИЯ

1. Любое условие в договоре о хранении груза, заключенном ОТТ, или в любом документе, подтверждающем такой договор, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи, ОТТ может, по соглашению, увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

Статья 13

РАСЧЕТНАЯ ЕДИНИЦА И ПЕРЕВОД

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 7 настоящей Конвенции, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 7, выражаются в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или дату, согласованную сторонами. Эквивалент национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, в единицах "специального права заимствования" исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату; для его собственных операций и расчетов. Эквивалент национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, в единицах "специального права заимствования", исчисляется способом, установленным этим государством.

2. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 1, осуществляется таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 7, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления во время подписания или

при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе исчисления.

Статья 14

ДРУГИЕ КОНВЕНЦИИ

Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут вытекать из любой международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов.

Статья 15

ТОЛКОВАНИЕ КОНВЕНЦИИ

1. При толковании настоящей Конвенции следует учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении и соблюдению добросовестности в области международной торговли.

2. Вопросы, относящиеся к предмету регулирования настоящей Конвенции, которые прямо в ней не разрешены, подлежат разрешению в соответствии с общими принципами, на которых она основана, а при отсутствии таких принципов - в соответствии с правом, применимым в силу норм международного частного права.

Статья У

ПЕРЕСМОТР СУММ ОГРАНИЧЕНИЯ И РАСЧЕТНОЙ ЕДИНИЦЫ

1. Депозитарий созывает совещание Комитета, в который входят по одному представителю от каждого Договаривающегося государства для рассмотрения увеличения или уменьшения сумм, указанных в статье 7:

- a) по просьбе по меньшей мере Договаривающихся государств, или
- b) по истечении пяти лет после открытия Конвенции для подписания или после последнего заседания Комитета.

2. Если настоящая Конвенция вступает в силу позднее, чем через пять лет после ее открытия для подписания, депозитарий созывает заседание Комитета в течение первого года после вступления Конвенции в силу.

3. Поправки принимаются Комитетом большинством в присутствующих и участвующих в голосовании членов Комитета.

4. Депозитарий уведомляет все Договаривающиеся государства о любой поправке, принятой в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи. Поправка считается принятой по окончании периода в 6 месяцев после уведомления о ней, если только в течение этого периода не менее одной трети государств, являвшихся Договаривающимися государствами в момент принятия поправки Комитетом, не сообщают депозитарию о том, что они не принимают этой поправки. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с этим пунктом, вступает в силу для всех Договаривающихся государств через 12 месяцев после ее принятия.

5. Поправка, не принятая одним из Договаривающихся государств, имеет тем не менее для него обязательную силу, если такое государство не денонсирует настоящую Конвенцию не позднее, чем за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация вступает в силу в момент вступления в силу поправки.

6. Если поправка принята Комитетом, однако период в 6 месяцев, необходимый для ее принятия еще не истек, государство, которое становится Договаривающимся государством настоящей Конвенции в течение этого периода, считается связанным этой поправкой, если она вступает в силу. Государство, которое становится Договаривающимся государством настоящей Конвенции после этого периода, считается связанным любой поправкой, принятой в соответствии с пунктом 4.