



## Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited  
31 January 2003

Russian  
Original: English

---

### Комиссия Организации Объединенных Наций

#### по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

11-я сессия

Нью-Йорк, 24 марта – 4 апреля 2003 года

### **Транспортное право: подготовка Проекта документа о морской перевозке грузов**

### **Замечания общего характера по сфере применения Проекта документа**

### **Записка Секретариата**

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение.....	1–9	4
<b>I. Современное состояние отрасли и желательность введения принципа "от двери до двери"</b> .....	10–42	6
A. Современная практика соответствующих морских перевозок.....	12–16	7
B. Реалии отрасли: вес и стоимость грузов, перевозимых с использованием договоров "от двери до двери" .....	17–19	8
C. Современные морские договоры.....	20–23	9
D. Масштабы распространения современной практики перевозок "от двери до двери" .....	24–26	10
E. Стремление отрасли к единому договору "от двери до двери" .....	27–34	11
F. Стремление отрасли к обеспечению не просто режима ответственности.....	35–36	13
G. Позиции различных представителей отрасли .....	37–40	14
H. Текущее применение договоров "от двери до двери" .....	41	16
I. Проблемы, возникающие в связи с договорами "от двери до двери", которые не подпадают под действие соответствующих договорных или правовых режимов.....	42	16
<b>II. Существующие режимы и целесообразность охвата условий "от двери до двери", в частности на основе комплексного подхода</b> .....	43–110	16
A. Сфера применения и сроки действия каждой транспортной конвенции.....	48–61	18
1. Проект документа .....	48–53	18
2. КДПГ.....	54–55	20
3. КМЖП–ММК.....	56–58	21
4. КПГВ.....	59	21
5. Варшавская конвенция .....	60	21
6. Монреальская конвенция .....	61	21
B. Возможное применение коллидирующих конвенций в отношении претензий грузоотправителя по договору или грузополучателя к перевозчику "от двери до двери".....	62–71	21
1. КДПГ.....	62–64	21
2. КМЖП–ММК.....	65–68	23
3. КПГВ.....	69–70	23
4. Варшавская и Монреальская конвенции .....	71	24
C. Возможное применение коллидирующих конвенций по другим вопросам помимо ответственности перевозчика, пределов ответственности и сроков подачи исков .....	72–105	24

1.	Обязательства и ответственность грузоотправителя по договору за ущерб, причиняемый грузом .....	73–78	25
2.	Обязательства грузоотправителя по договору относительно предоставления информации .....	79–84	26
3.	Транспортные документы .....	85–89	27
4.	Фрахт .....	90–92	28
5.	Право распоряжаться грузом .....	93–99	28
6.	Сдача груза .....	100–104	30
7.	Уступка прав .....	105	31
D.	Возможное применение коллидирующих конвенций относительно регрессных исков перевозчика "от двери до двери" к исполняющему перевозчику .....	106–107	32
E.	Возможное применение коллидирующих конвенций в отношении исков грузоотправителя по договору или грузополучателя к исполняющему перевозчику .....	108–110	32
<b>III.</b>	<b>Преимущества и недостатки общего охвата перевозки "от двери до двери" и комплексной системы Проекта документа .....</b>	<b>111–118</b>	<b>33</b>
<b>IV.</b>	<b>Различия между подходами в неморских и морских перевозках грузов .....</b>	<b>119–124</b>	<b>35</b>
<b>V.</b>	<b>Предлагаемые решения .....</b>	<b>125–185</b>	<b>36</b>
A.	Конвенция или типовые правила? .....	126–129	37
B.	Быстрый и медленный подходы .....	130–131	38
C.	Варианты, сохраняющие комплексный подход .....	132–153	38
1.	Подход по принципу "один вид транспорта плюс" .....	133–137	39
2.	Канадское предложение .....	138–149	40
a)	Вариант 1 .....	139–140	40
b)	Вариант 2 .....	141–143	40
c)	Вариант 3 .....	144–149	41
3.	Шведское предложение .....	150–153	42
D.	Итальянское предложение .....	154–158	43
E.	Варианты, исходящие из регулирования обязательств исполняющих сторон .....	159–185	44
1.	Вариант 1 – Основные принципы .....	166	45
2.	Вариант 1 – Комментарий к основным принципам .....	167–176	46
3.	Вариант 2 – Основной принцип .....	177	48
4.	Вариант 2 – Комментарий к основному принципу .....	178–180	48
5.	Вариант 3 – Основной принцип .....	181	49
6.	Вариант 3 – Комментарий к основному принципу .....	182–185	49

## Введение

1. В 2001 году на своей тридцать четвертой сессии Комиссия приняла решение о включении в работу по транспортному праву вопросов ответственности. Комиссия также решила, что первоначально Рабочей группе следует рассмотреть вопросы транспортных операций по перевозке "от порта до порта"; вместе с тем Рабочая группа будет вправе самостоятельно изучить желательность и возможность рассмотрения также вопросов, касающихся операций по перевозке грузов "от двери до двери" или некоторых аспектов этих операций, и в зависимости от результатов этого изучения рекомендовать Комиссии надлежащим образом расширить мандат Рабочей группы<sup>1</sup>.
2. На своей девятой сессии Рабочая группа по транспортному праву уделила большое внимание вопросу о том, следует ли ограничить период ответственности перевозчика, как он рассматривается в Проекте документа (Предварительный Проект документа о морской перевозке грузов, A/CN.9/WG.III/WP.21), операциями по перевозке "от порта до порта" или же, если договор перевозки охватывает также перевозку наземными видами транспорта до и/или после морской перевозки, действие Проекта документа должно распространяться также на весь договор (концепция перевозки "от двери до двери"). Завершив обмен мнениями, Рабочая группа сочла, что ей было бы полезно продолжить обсуждение Проекта документа, исходя из того временного рабочего предположения, что он будет охватывать операции по перевозке грузов "от двери до двери" (A/CN.9/510, пункты 26–32).
3. На своей тридцать пятой сессии, состоявшейся в 2002 году, Комиссия после обсуждения одобрила рабочее предположение о том, что Проект документа будет охватывать транспортные операции "от двери до двери" при условии, что рассмотрение вопроса о сфере применения Проекта документа будет продолжено после завершения рассмотрения Рабочей группой материально-правовых положений Проекта документа и достижения более полного понимания их действия в условиях перевозок "от двери до двери"<sup>2</sup>.
4. На своей десятой сессии из-за нехватки времени Рабочая группа отложила рассмотрение статьи Проекта документа, касающейся периода ответственности, до следующей сессии (A/CN.9/525, пункты 27 и 123). Однако было принято согласованное решение о том, что секретариат должен подготовить справочный документ, в котором будут рассмотрены сравнительные преимущества и недостатки принципов "от порта до порта" и "от двери до двери", в частности с учетом текущих и будущих потребностей и практики отрасли.
5. В соответствии с этим в настоящем справочном документе освещается вопрос о желательности и возможности рассмотрения в Проекте документа операций по перевозке грузов "от двери до двери".
6. В различных частях настоящего документа упоминаются следующие международные документы:

<sup>1</sup> *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 (A/56/17), пункт 345.*

<sup>2</sup> *Там же, пятьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/57/17), пункт 224.*

- a) Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, и Протокол о подписании, Брюссель, 1924 год (Гаагские правила);
- b) Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 1924 год), с поправками, внесенными согласно протоколам 1968 и 1979 годов (Гаагско-Висбийские правила);
- c) Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила);
- d) Конвенция Организации Объединенных Наций о международной смешанной перевозке грузов, Женева, 24 мая 1980 года (Конвенция о смешанной перевозке);
- e) Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года с поправками, внесенными Протоколом 1978 года (КДПП);
- f) Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года (КПГВ);
- g) Единые правила о договоре международной перевозки грузов по железной дороге – Приложение В к Конвенции о международных перевозках по железной дороге, с поправками внесенными Протоколом об изменении 1999 года (КМЖП–ММК 1999 года);
- h) Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года, с поправками, внесенными Протоколом, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 года, и Протоколом № 4, подписанным в Монреале 25 сентября 1975 года (Варшавская конвенция); и
- i) Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года (Монреальская конвенция).

7. Проект документа предназначается для регулирования "договоров перевозки", в соответствии с которыми, согласно статье 3.1, место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах и которые соответствуют некоторым дополнительным условиям. В статье 1.5 "договор перевозки" определяется как "договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз полностью или частично морем из одного места в другое". Кроме того, со ссылкой на договор перевозки в статье 1.1 дается определение "перевозчика", а в статье 1.19 в аналогичном порядке определяется термин "грузоотправитель по договору".

8. Таким образом, Проект документа основывается на договорном подходе. Он должен применяться к определенному виду договоров, обладающих особыми экономическими и функциональными характеристиками. Этот вид договоров предусматривает перевозку грузов полностью или частично морем, что в современной практике часто называют перевозкой "от двери до двери". Это означает, что грузы могут перевозиться не только морскими судами, но также другими видами транспорта до и/или после их перевозки морем. Предложение о применении Проекта документа к договорам перевозки "от двери до двери" характеризуется как подход по принципу "морской плюс", поскольку общей предпосылкой для применения Проекта документа является наличие морского этапа.

9. Независимо от того, будет ли в конечном счете сохранен принцип "от двери до двери", можно отметить, что ни договорный подход, ни предлагаемая сфера применения Проекта документа по принципу "от двери до двери" (когда перевозки дополнительными видами транспорта в определенной мере регулируются той или иной конвенцией, изначально предназначенной для какого-то одного вида транспорта) не являются уникальными. В большинстве действующих международных транспортных конвенций в большей или меньшей степени принят договорный подход, а некоторые из них распространяются также на дополнительные виды перевозок. Так, например, в Варшавской и Монреальской конвенциях затрагиваются дополнительные виды услуг по принятию и доставке попутных грузов, а в КДПГ рассматривается вариант, когда транспортные средства перевозятся морскими судами или в железнодорожных вагонах. Более того, КМЖП–ММК призывает применять железнодорожные правила в случаях, если дорожная перевозка или перевозка по внутренним водным путям дополняет перевозку по железной дороге, а в КППВ рассматриваются случаи, когда осуществляется смешанная перевозка морем и по внутренним водным путям. Подробнее сфера применения этих других международных транспортных конвенций рассматривается в разделе II, ниже, а после обзора в разделе I современного состояния отрасли рассматривается вопрос о желательности введения принципа "от двери до двери" для договоров перевозки. В разделе III настоящего документа отмечаются некоторые преимущества и недостатки принципа "от двери до двери" и комплексной системы, в частности. В разделе IV рассматриваются некоторые различия между неморским и морским подходами к перевозке грузов, и, наконец, в разделе V предлагаются общие и более конкретные решения, которые могут быть изучены Рабочей группой.

## **I. Современное состояние отрасли и желательность введения принципа "от двери до двери"**

10. Для того чтобы Рабочая группа могла решить вопрос о желательности распространения сферы действия Проекта документа на операции по перевозке "от двери до двери", необходимо представить некоторую справочную информацию о том, как в настоящее время работает отрасль. В следующем разделе рассматриваются девять конкретных вопросов, имеющих в этой связи особенно большое значение: 1) современная практика соответствующих морских перевозок грузов; 2) реалии отрасли морского транспорта, касающиеся, в частности, доли по весу и стоимости грузов, перевозимых по договорам на условиях "от двери до двери"; 3) как сегодня в отрасли используются договоры морской перевозки; 4) каковы масштабы современной практики перевозок "от двери до двери"; 5) каков спрос в отрасли на единый договор перевозки грузов на условиях "от двери до двери"; 6) насколько отрасль стремится к тому, чтобы обеспечить не просто режим ответственности, например нуждается ли она во включении определенных положений в договоры и документы; 7) позиции различных представителей отрасли по вопросам распространения сферы действия Проекта документа на перевозки "от двери до двери"; 8) как действующая практика в отрасли морского судоходства использует уже существующие условия "от двери до двери"; и 9) различные проблемы, которые возникают в отрасли в связи с договорами

на условиях "от двери до двери", не подпадающими в настоящее время под действие договорных или правовых режимов.

11. Эти вопросы рассматриваются в следующей части настоящего документа, где соответствующая справочная информация представлена настолько полно, насколько это возможно. И, тем не менее, следует отметить, что статистическая информация по указанным вопросам имеется в очень ограниченном объеме. Информация по данным вопросам, полученная в качестве справочной, была обобщена, но в основе ее лежит весьма разнообразный опыт современной отраслевой практики.

## **A. Современная практика соответствующих морских перевозок**

12. Современная практика перевозок проводит разграничение между так называемыми "бестарными" грузами и генеральными грузами. Бестарные грузы, в свою очередь, делятся на "наливные" и "навалочно-насыпные". Перевозка генеральных грузов – кроме лесопродуктов, изделий из стали, транспортных средств на специальных судах для транспортировки автомобилей и других транспортных средств, а также проектных грузов<sup>3</sup> – почти полностью осуществляется в контейнерах, по крайней мере при перевозке между портами, оборудованными для работы с такими контейнерами. Перевозка наливных грузов чаще всего связана с транспортировкой нефти и нефтепродуктов, а также химических веществ.

13. Помимо вышеуказанных разграничений существуют перевозки рефрижераторными судами, или так называемыми "холодильниками", которые, в свою очередь, подразделяются на перевозки судами-рефрижераторами, где температура регулируется во всех трюмах в целом, и судами с холодильными контейнерами, где температура регулируется только в отдельных контейнерах. В целях настоящего документа перевозки грузов на судах-рефрижераторах считаются навалочно-насыпными, а на судах с холодильными контейнерами – контейнерными.

14. В целом бестарные перевозки осуществляются на основании чартера, в соответствии с которым суда фрахтуются либо на срочной, либо на рейсовой основе. В таких случаях часто выписывается коносамент на перевозку различных грузов в соответствии с чартером. Как правило, период ответственности судна за груз зависит от характера перевозимого груза. Почти без исключений как таковой период ответственности судна за груз от его погрузки до разгрузки часто называют "от этапа до этапа" при перевозке насыпных грузов и "от коллектора до коллектора судна" – при перевозке наливных грузов.

15. Перевозки генеральных грузов, в первую очередь контейнерные, осуществляются, как правило, на основе коносаментов или других аналогичных документов, которые могут быть оборотными или подлежащими передаче, а могут и не быть таковыми.

---

<sup>3</sup> Проектные грузы можно описать как товары и материалы в стандартной упаковке, перемещаемые нестандартными способами в нестандартные места назначения или из них. В силу своего проектного характера такие грузы часто требуют очень точного соблюдения сроков нахождения в пути, поскольку всему проекту может быть нанесен значительный ущерб, если в конечный пункт назначения такие материалы будут доставлены с опозданием, неукomплектованными или поврежденными.

16. Поскольку грузы в контейнерах можно перемещать с одного транспортного средства на другое, не выгружая их из контейнеров, на практике контейнерные перевозки рассчитаны на грузы, принимаемые для перевозки и сдаваемые после нее в пункты, физически удаленные от борта судна. Таким пунктом может быть завод грузоотправителя по договору или склад грузополучателя, либо соответствующий склад, удаленный от моря, или терминал, находящийся на территории порта. В целом именно поэтому возможности для применения варианта "от двери до двери" существуют преимущественно в контейнерных перевозках.

## **В. Реалии отрасли: вес и стоимость грузов, перевозимых с использованием договоров "от двери до двери"**

17. Операторы контейнерных линий не смогли дать точную информацию о доле по весу и стоимости перевозок с использованием договоров "от двери до двери". С их точки зрения, стоимость товаров в контейнерах не является ключевым финансовым параметром. На самом деле линейный оператор обычно не имеет возможности узнать стоимость груза, да и нет необходимости сообщать такую информацию перевозчику. А вот для грузовладельцев информация, касающаяся, в частности, стоимости груза, нередко имеет большое коммерческое значение. С другой стороны, вес контейнера является очень важным фактором при погрузке и размещении контейнера на судне, но такая информация не нуждается в регистрации или проверке для каких-либо иных целей.

18. С учетом вышеизложенного важным источником достоверной информации могут являться данные, собираемые Управлением торгового флота Министерства транспорта Соединенных Штатов Америки и публикуемые в виде издания "U.S. Foreign Waterborne Transportation Statistics"<sup>4</sup>. Согласно этим данным, в 2001 году стоимость грузов, транспортированных в рамках линейных контейнерных перевозок, составила 68 процентов от общей стоимости всех грузов в международных морских перевозках США, а именно 490 из 720 млрд. долл. США. Кроме того, согласно оценкам, не менее 75–80 процентов контейнерных перевозок США было осуществлено на условиях "от двери до двери". Во всемирном масштабе пропускная способность портов мира достигла в 2000 году 225,3 млн. контейнеров<sup>5</sup>, которые осуществлялись главным образом между портами Азии, Европы и Северной Америки, хотя значительные потоки наблюдались во всех регионах. Предполагается, что за период с 1997 по 2006 год объем мировых морских перевозок удвоится и достигнет примерно 1 млрд. тонн<sup>6</sup>, при этом большая часть таких контейнерных перевозок будет осуществляться на смешанной основе несколькими видами транспорта по принципу "от двери до двери".

19. Общий тоннаж навалочно-насыпных грузов (которые редко перевозятся на условиях "от двери до двери") оценивается в объеме, приблизительно вдвое превышающем тоннаж контейнерных грузов (которые регулярно перевозятся на условиях "от двери до двери"). Тем не менее общая стоимость грузов, перевезенных в контей-

<sup>4</sup> Электронную версию см. по адресу: [http://www.marad.dot.gov/marad\\_statistics](http://www.marad.dot.gov/marad_statistics).

<sup>5</sup> Containerisation International Yearbooks.

<sup>6</sup> UNCTAD Review of Maritime Transport, 1997, 13.

нерах, намного превышает стоимость навалочно-насыпных грузов. Одна из причин этого заключается в том, что в контейнерах перевозится большая доля сравнительно ценных потребительских товаров. Соотношение между фрахтом и весом контейнерных грузов, как предполагается, почти в 15 раз выше, чем в случае навалочно-насыпных грузов.

## **С. Современные морские договоры**

20. Характер договоров, используемых в настоящее время в морской перевозке грузов, зависит от конкретного вида перевозок. Если при перевозке бестарных грузов заключаются в основном договоры по принципу "от этапа до этапа" или "от коллектора до коллектора", то в перевозках генеральных грузов (кроме тех бесконтейнерных грузов, которые мы уже упоминали выше) практически исчезли коносаменты, выписываемые на поэтапной основе. Это отражает тот факт, что при контейнерных перевозках сдача груза перевозчиком происходит не с борта судна. Поэтому контейнерные перевозки осуществляются на основе коносаментов, выписываемых на условиях "от порта до порта" или "от двери до двери" либо в сочетании этих двух типов условий. Фактически принятие и сдача груза на условиях "от порта до порта" происходит в контейнерном терминале, расположенном на территории порта, который часто называют "контейнерной станцией" (КС). Строго говоря, такой порядок перемещения грузов следовало бы именовать "от терминала до терминала", и, действительно, некоторые перевозчики прямо принимают на себя ответственность за доставку грузов до или из такого пункта.

21. На альтернативной основе приемка и сдача груза могут происходить в каком-либо удаленном от моря пункте, который может находиться как вблизи порта, так и вдали от него. Такой удаленный от моря пункт можно назвать "контейнерно-товарной станцией" (КТС). Нередко такие станции называют также "складами" или, более конкретно, "внутренними контейнерными складами" (ВКС). Многие контейнерно-товарные станции и внутренние контейнерные склады приспособлены для осуществления таможенной очистки и обычно управляются перевозчиками или их субподрядчиками, а не грузовладельцами.

22. Перемещение груза "от склада до склада" отличается по характеру от перемещения "от двери до двери". "Двери", упоминавшиеся при описании условий "от двери до двери", принадлежат не перевозчику, а грузовладельцам. Например, при экспортной поставке груз может передаваться перевозчику в пункте изготовления, то есть у "двери" грузоотправителя по договору, а при поставке импортного груза перевозчик может сдать его на складе или даже в каком-либо пункте распределения, то есть у "двери" грузополучателя. В рамках этой схемы возможны также различные комбинации, например "от порта до двери" и "от двери по порта", причем все они включаются в общую категорию "от двери до двери", рассматриваемую в пунктах 24–26, ниже.

23. Такое отличие транспортировки грузов "от склада до склада" и "от двери до двери" важно иметь в виду. Поскольку перевозка "от склада до склада" касается скорее не грузовладельцев, а перевозчиков грузов, сфера применения нового документа к условиям "от склада до склада" лишит грузоотправителя возможности договариваться о перемещении его контейнеров "от двери до двери" в рамках единого договора.

## **D. Масштабы распространения современной практики перевозок "от двери до двери"**

24. Распространение современной практики морских перевозок грузов на условиях "от двери до двери" касается, разумеется, преимущественно контейнерных перевозок. Приведенные ниже показатели отражают как перевозки, осуществлявшиеся исключительно на условиях "от двери до двери", так и варианты на условиях "от двери до порта" и "от порта до двери", о которых упоминалось в пункте 22, выше. Однако общие выводы делать очень трудно, поскольку условия какого-либо одного типа перевозок в разных направлениях перевозок неодинаковы. Кроме того, показатели могут варьироваться в зависимости от перевозчиков. Часть перевозчиков, распространивших свои операции на экспедиторские услуги и сферу материально-технического обеспечения, выписывают больший процент коносаментов на условиях "от двери до двери". Другие перевозчики ограничиваются услугами на условиях "от порта до порта", оставляя заботы о перевозке внутренним транспортом на грузовладельцев и их экспедиторов и поставщиков услуг по материально-техническому обеспечению.

25. Из 60 млн. контейнеров, перевезенных во всем мире в 2000 году, 50 процентов перевезли на смешанной основе операторы контейнерных линий. В некоторых странах процент таких перевозок был еще выше: так, в Соединенных Штатах Америки на смешанной основе было перевезено 75–80 процентов контейнеров. У различных операторов контейнерных линий эти цифры неодинаковы. Так, по оценкам одного крупного линейного оператора, общемировой показатель составил 25 процентов, тогда как в других географических районах, например в Соединенных Штатах, такие перевозки были оценены на уровне 40–50 процентов. В Азии преобладающим видом перевозок, осуществляемых линейными операторами, являются перевозки на условиях "от порта до порта"; то же самое можно сказать о перевозках, осуществлявшихся в австралийско-азиатском регионе, районе Индийского субконтинента, а также в Латинской Америке. В Европе показатели более разнообразны. В Великобритании перевозки "от двери до двери" составляют 50 процентов, особенно это касается импортных перевозок, тогда как в Германии, Австрии и Швейцарии доля перевозок "от двери до двери", осуществляемых операторами контейнерных линий, резко снижается, примерно до 25 процентов.

26. Если к этому вопросу подходить исключительно с точки зрения операторов контейнерных линий, то деятельность экспедиторов грузов, возможно, и сокращает примерную долю контейнерных перевозок на условиях "от двери до двери"; однако на самом деле их деятельность значительно увеличивает эту долю, если рассматривать этот вопрос с точки зрения конечного потребителя. В тех случаях, когда экспедитор действует в качестве не использующего суда перевозчика (НИСП), он почти всегда заключает договоры на условиях "от двери до двери". Следовательно, с точки зрения грузовладельцев, доля поставок "от двери до двери" значительно выше, чем с точки зрения операторов контейнерных линий. Во многих случаях операторы контейнерных линий перевозят груз по поручению НИСП на условиях "от порта до порта", а НИСП заключают договоры с грузовладельцами на условиях "от двери до двери".

## Е. Стремление отрасли к единому договору "от двери до двери"

27. Стремление отрасли к единому договору "от двери до двери" в отношении всей перевозки в целом зависит не столько от четкости и понятности единого договора, сколько от взаимодействия различных рыночных сил. Ответ на вопрос о том, кто станет заниматься вопросами внутренней перевозки – морской перевозчик или его клиент, будет во многом зависеть от двух обстоятельств: характера услуги, в которой нуждается клиент, и цены за эту услугу. Например, крупный грузоотправитель по договору, желающий, чтобы контейнеры под погрузку были свободны круглосуточно, не станет заключать договор с перевозчиком, занимающимся преимущественно операциями по осуществлению перевозок "от порта до порта", а торговец не станет заключать договор о транспортировке груза перевозчиком, если сочтет, что может обеспечить более дешевую внутреннюю транспортировку силами своих субподрядчиков. Поэтому крупному грузоотправителю по договору понадобится перевозчик, предлагающий услуги по перемещению грузов "от двери до двери", что позволит снизить издержки в каждом секторе.

28. В результате уже в течение десяти лет или более контейнерные перевозки осуществляются на основе так называемых коносаментов "смешанной транспортировки", которые можно применять как в перевозках "от порта до порта", так и в перевозках "от двери до двери". Подходящим примером типовой формы, используемой многими операторами контейнерных линий, является форма КОМБИКОНБИЛЛ (COMBICONBILL)<sup>7</sup> коносамента смешанной транспортировки, первоначально принятая Балтийским международным морским советом (БИМКО) в 1971 году, а затем обновленная в 1995 году.

29. В соответствии с формой КОМБИКОНБИЛЛ перевозчик принимает на себя ответственность согласно пунктам 9, 10 и 11. В пункте 9 предусмотрено следующее:

- 1) Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, произошедшие с момента получения им груза на свое попечение и до момента его сдачи.
- 2) Перевозчик несет ответственность за действия и бездействие любого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора перевозки, подтвержденного настоящим Коносаментом.
- 3) Однако Перевозчик освобождается от ответственности за любую утрату или повреждение груза, если такая утрата или повреждение произошли по причине или в результате:
  - a) неправомерного действия или небрежности Коммерсанта;
  - b) соблюдения Указаний лица, уполномоченного давать их;
  - c) отсутствия или плохого состояния упаковки, если груз по своим свойствам подвержен потере в объеме или повреждению в случае отсутствия упаковки или ненадлежащей упаковки;
  - d) обработки, погрузки, укладки или разгрузки груза Коммерсантом или от его имени;

<sup>7</sup> Электронную версию см. по адресу: <http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp>.

- e) внутренне присущих грузу дефектов;
- f) недостаточности или неясности маркировки или номеров на грузе, его покрытии или единицах груза;
- g) частичных или всеобщих забастовок, локаутов, приостановок или ограничений в работе по любой причине;
- h) какого-либо обстоятельства или события, которых Перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить, проявив разумную заботливость".

30. Подпункт 3) пункта 10 ограничивает размеры возмещения двумя единицами специальных прав заимствования, или СПЗ, за каждый килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза (за исключением перевозок в США, где, согласно пункту 24, предельная сумма возмещения составляет 500 долл. США за каждое место груза).

31. Далее в пункте 11 вводится классический "комплексный" принцип в отношении любой утраты или повреждения груза, которые, как установлено, произошли на конкретном этапе перевозки, при этом приоритет отдается любой имеющей обязательную силу конвенции или национальному закону, которые применялись бы к соответствующему договору, если бы между перевозчиком и грузовладельцем был заключен отдельный договор в отношении данного конкретного этапа перевозки. В случае перевозки грузов морем применяются Гаагско-Висбийские правила, если, согласно подпункту 1) пункта 11, не применима имеющая обязательную силу конвенция или национальный закон. Данный пункт сформулирован следующим образом:

"1) Независимо от положений, предусмотренных в пунктах 9 и 10 настоящего Коносаменга, если можно доказать, где произошла утрата или повреждение груза, Перевозчик и Коммерсант имеют право, в том что касается ответственности Перевозчика, потребовать установления такой ответственности на основании положений какой-либо международной конвенции или национального закона,

a) от положений которых нельзя отступить в частноправовом договоре в ущерб интересам истца и

b) положения которых применялись бы в том случае, если бы Коммерсант заключил отдельный и прямой договор с Перевозчиком в отношении конкретного этапа перевозки, на котором произошла утрата или повреждение, и получил бы в подтверждение этого какой-либо конкретный документ, который должен быть выдан, когда применяются такая международная конвенция или такой национальный закон.

2) В той мере, в какой к морской перевозке не применяются, в силу положений подпункта 1) пункта 11, императивные нормы права, ответственность Перевозчика в отношении перевозки морем устанавливается на основании международной Брюссельской конвенции 1924 года с поправками, внесенными Протоколом, подписанным в Брюсселе 23 февраля 1968 года (Гаагско-Висбийские правила) ...".

32. После введения в 1992 году Правил в отношении документов смешанных перевозок, принятых Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и

развитию и Международной торговой палатой (Правил ЮНКТАД–МТП), БИМКО разработал новую форму коносамента на смешанные перевозки под торговым наименованием МУЛЬТИДОК-95 (MULTIDOC 95)<sup>8</sup>. В соответствии с этой формой, так же как и в соответствии с КОМБИКОНБИЛЛ, оператор смешанных перевозок (ОСП) несет ответственность за груз с момента его принятия на свое попечение и до момента его сдачи, однако пределы такой ответственности определены иначе. В подпункте b) пункта 10 МУЛЬТИДОК-95 предусматривается следующее:

"С учетом оснований для освобождения от ответственности, указанных в пунктах 11 и 12, ОСП несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в его сдаче, если событие, вызвавшее утрату или повреждение груза либо задержку в его сдаче, произошло в тот период, когда груз находился на попечении ОСП, как это определено в подпункте а) пункта 10, если ОСП не докажет, что такая утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли не по вине или небрежности его самого, его служащих, агентов или каких-либо иных лиц, упомянутых в подпункте с) пункта 10...".

Затем, пункт 11 предусматривает применение Гагско-Висбийских правил в случае утраты или повреждения груза, произошедших во время перевозки водным путем. Пункт 12 предусматривает применение установленных в Гагско-Висбийских правилах пределов ответственности, за исключением тех случаев, когда применяется Закон о морской перевозке грузов Соединенных Штатов Америки.

33. В настоящее время нарастает тенденция, в соответствии с которой экспедиторы грузов или поставщики услуг по материально-техническому обеспечению выписывают коносаменты на перевозку "от двери до двери" от собственного имени, выступая таким образом в качестве НИСП. НИСП часто заключают договоры по форме коносамента на смешанные перевозки, разработанной Международной федерацией транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА). Эта форма включает в себя также Правила ЮНКТАД–МТП 1992 года и отражает "комплексный" принцип. В таких случаях НИСП могут принимать от операторов контейнерных линий коносаменты на перевозку "от порта до порта" (или "от двери до двери"), в соответствии с которыми НИСП или аффилированное с ним лицо будет выступать в качестве как грузоотправителя по договору, так и грузополучателя.

34. Итак, реагируя на высокий спрос на перевозки "от двери до двери", представители транспортной отрасли разработали разнообразные формы договоров, которые регулярно используются. И хотя невозможно дать точную количественную оценку тому, как часто грузоотправители по договору просят заключить единый договор "от двери до двери", известно, что это происходит, как минимум, в большинстве случаев.

## **Ф. Стремление отрасли к обеспечению не просто режима ответственности**

35. Во всем мире нарастает тенденция, в соответствии с которой грузоотправители и грузополучатели стремятся обеспечить не просто режим ответственности перевозчиков их грузов. В частности, грузовладельцы желают, чтобы были приняты применимые в коммерческой практике положения, предусматривающие регулярность

<sup>8</sup> Электронную версию см. по адресу: <http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp>.

предоставления услуг, порты с прямым обслуживанием (то есть без перевалки груза), доступность порожних контейнеров, штрафные санкции за просрочку в сдаче груза и гарантии тарифов. В некоторых странах, например в Соединенных Штатах Америки, эти положения сегодня предусматриваются главным образом в так называемых "договорах на обслуживание". Дополнительное преимущество договоров на обслуживание заключается в том, что согласованные в них тарифы остаются конфиденциальными для сторон. Судя по всему, применение договоров на обслуживание растет: предполагается, например, что в Соединенных Штатах на этих условиях осуществляется около 80–85 процентов контейнерных перевозок.

36. В других частях мира соглашения между грузоотправителями по договору и перевозчиками заключаются в различной и в целом более свободной форме. Обычно такие договоры называют "договорами морской транспортировки". В целом же распространение договоров морской транспортировки растет во всем мире, и главное внимание в них уделяется коммерческому содержанию, например положениям, касающимся регулярности обслуживания, цен, соблюдения сроков и т. п.

## **G. Позиции различных представителей отрасли<sup>9</sup>**

37. Тенденция в направлении увеличения числа заключаемых договоров морской транспортировки свидетельствует о том, что как грузовладельцы, так и перевозчики видят преимущества их использования, в частности, в аспекте установления более стабильных отношений между сторонами. Однако по другим вопросам позиции сторон расходятся. Часть крупных мультинациональных грузоотправителей оказывает на перевозчиков давление, с тем чтобы они изменили стандартные условия своих коносаментов. Как правило, их требования касаются:

- а) суммы предела ответственности за одно место груза (которая в настоящее время составляет 666,67 единицы СПЗ за место или обычно 2 единицы СПЗ за 1 килограмм и 500 долл. США за одно место или одну единицу груза при перевозках в США); и
- б) предусмотренных Гаагскими правилами оснований для освобождения от ответственности, в частности тех, что касаются ошибки в судовождении или управлении судном.

38. Грузовладельцы требуют повышения верхних пределов ответственности до уровня полной стоимости груза, а также того, чтобы перевозчики приняли на себя ответственность за любую утрату или повреждение груза, произошедшие по вине перевозчиков или их субподрядчиков. Как правило, перевозчики сопротивляются таким требованиям. В тех случаях, когда перевозчики соглашаются с этими требованиями, им приходится покупать дополнительную страховку от ответственности, стоимость которой они стараются переложить на грузоотправителей по договору.

<sup>9</sup> Подборка ответов представителей отрасли на вопросник, разосланный Секретариатом, и дополнительные замечания, касающиеся сферы применения Проекта документа, содержатся в документе A/CN.9/WG.III/WP.28, а также в приложениях I и II к Докладу Рабочей группы III (Транспортное право) о работе ее десятой сессии (Вена, 16–20 сентября 2002 года) (A/CN.9/525). См. также подготовленный недавно доклад секретариата ЮНКТАД "Multimodal Transport: the Feasibility of an International Legal Instrument", UNCTAD/SDTETLB/2003/1, с кратким содержанием которого члены Рабочей группы могут ознакомиться в документе A/CN.9/WG.III/WP.30.

Иногда грузоотправители по договору соглашаются на покрытие таких расходов, так как соображения административного удобства и потенциальной экономии могут перевесить издержки.

39. С точки зрения перевозчиков, в используемых в настоящее время договорах перевозки возникают проблемы по нескольким принципиальным вопросам. К числу таких вопросов относятся следующие:

a) в соответствии с заключаемыми в настоящее время договорами, как и в соответствии с общими правовыми нормами, отсутствует обязательство грузовладельцев принять сдачу груза, если перевозчик предлагает сдать его в пункте назначения, предусмотренном в договоре. Если учесть скорость контейнерных операций, задержка в принятии грузовладельцами сдаваемого груза обычно приводит к повышению издержек и создает дополнительные неудобства. Поэтому перевозчики считают необходимым принять положения, аналогичные тем, что содержатся в статьях 10.1 и 10.3 Проекта документа;

b) права перевозчиков в отношении груза в настоящее время регулируются, если регулируются вообще, положениями коносаментов и применимого национального права. По мнению перевозчиков, было бы полезно установить согласованный международный режим, в рамках которого определялись бы обстоятельства, когда перевозчик может осуществлять свои права в отношении груза (включая право продать его в случае необходимости). В Проекте документа эти вопросы затрагиваются в статьях 9.5 и 10.4;

c) действующие конвенции не содержат достаточных указаний в отношении обязательств грузовладельцев перед перевозчиками, в том числе ответственности за ущерб, причиненный грузом. Единообразные и предсказуемые положения, касающиеся этого вопроса, оказались бы весьма ценными;

d) права перевозчиков делать оговорки в отношении описания груза в разных странах неодинаковы, а во многих странах они точно не определены. Например, в каких случаях перевозчик может сделать оговорку в отношении описания груза в коносаменте с помощью фразы "погрузка и счет грузоотправителя"? Ответ на этот вопрос часто непонятен, и четкие указания сняли бы многие проблемы;

e) вопросы юрисдикции в настоящее время решаются частично условиями коносамента и правом страны суда, который рассматривает соответствующее дело. Такая ситуация может привести к коллизиям. Было бы целесообразно добавить в Проект документа положения, касающиеся юрисдикции.

40. Наряду с этими проблемами более общего характера существуют и другие вопросы, имеющие большое значение для перевозчиков, работающих на тех или иных конкретных рынках. Например, для перевозчиков, работающих на рынке США, особое значение имеет право устанавливать пределы ответственности. Поэтому для них важно, чтобы в Проекте документа содержалось положение, подробно определяющее условия, при которых может быть превышен предел ответственности за место груза.

## **Н. Текущее применение договоров "от двери до двери"**

41. Если учесть существование множества противоречий в режимах как между различными видами перевозки, так и внутри одного вида перевозки в случае морского транспорта, неудивительно, что в транспортной отрасли выработаны собственные прагматичные решения (некоторые из них описаны в пунктах 27–34, выше). Высказываются различные мнения по поводу того, насколько действенными являются эти решения. И хотя международные перевозки по-прежнему осуществляются, несмотря на отсутствие единообразия, существуют всеми признанные недостатки системы, которые можно устранить с помощью единообразного режима (см. пункты 37–40, выше, и пункт 42, ниже).

## **I. Проблемы, возникающие в связи с договорами "от двери до двери", которые не подпадают под действие соответствующих договорных или правовых режимов**

42. Некоторые серьезные проблемы, касающиеся использования в настоящее время договоров "от двери до двери", были кратко освещены в разделе G, выше, но этим перечень таких проблем не исчерпывается. Например, и перевозчики, и грузовладельцы соглашались, в частности, с тем, что установление соответствующего правового режима должно способствовать дальнейшему развитию электронной торговли, а это, возможно, предполагает также решение вопроса о том, какая сторона распоряжается грузом во время его перевозки в случаях, когда отсутствуют какие-либо (бумажные) документы. Существует общее согласие и в том, что существующие договорные и правовые режимы недостаточно решают ряд других вопросов, возникающих в связи с коносаменами и иными транспортными документами, включая вопросы, касающиеся юридической силы документов, прав, возникающих из таких документов, а также способов передачи этих прав.

## **II. Существующие режимы и целесообразность охвата условий "от двери до двери", в частности на основе комплексного подхода<sup>10</sup>**

43. Главная трудность в достижении с помощью новой международной конвенции охвата перевозок на условиях "от двери до двери" связана с наличием ранее принятых и потенциально коллидирующих национальных законов и международных конвенций, которые уже регулируют различные сегменты перевозок "от двери до двери". Вполне возможно, что некоторые из таких потенциальных коллизий могут

<sup>10</sup> Сравнительная таблица была подготовлена членом итальянской делегации профессором Берлинджери (A/CN.9/WG.III/WP.27). В этой таблице положения Проекта документа сравниваются с другими документами по морскому праву, такими как Гагско-Висбийские правила, Гамбургские правила и Конвенция о смешанных перевозках, а также с другими конвенциями, касающимися дорожного, железнодорожного и воздушного транспорта, в частности с КДПГ, КПГВ, КМЖП–ММК 1999 года, Варшавской и Монреальской конвенциями.

быть устранены самим фактом установления нового режима: предполагается, что решение того или иного государства ратифицировать какую-либо новую конвенцию означает и решение о замене ею, в зависимости от ситуации, положений Гаагских, Гаагско-Висбийских или Гамбургских правил<sup>11</sup>. Однако более серьезные проблемы возникают в связи с другими существующими режимами, и при любом рассмотрении вопроса о регулировании перевозок на условиях "от двери до двери" следует учитывать возможные коллизии между Проектом документа и другими существующими режимами.

44. Одной из действующих и применяемых во всем мире транспортных конвенций, не связанных с морем, является Варшавская конвенция (с поправками, внесенными Гаагским протоколом 1955 года и Монреальским протоколом № 4 1975 года), которая регулирует воздушные перевозки. Помимо этого можно сослаться на Монреальскую конвенцию 1999 года, также регулиующую воздушные перевозки, хотя она еще не вступила в силу. Однако следует отметить, что сочетание морских и воздушных перевозок не свойственно для перевозок на условиях "от двери до двери".

45. Существует ряд региональных конвенций, касающихся автомобильных и железнодорожных перевозок, а также перевозок по внутренним водным путям. В основном в Европе КДПГ регулирует автомобильные перевозки, КМЖП–ММК – железнодорожные, а КППВ – перевозки по внутренним водным путям. Два региональных режима смешанных перевозок существуют в Южной Америке (для Андского сообщества<sup>12</sup> и МЕРКОСУР<sup>13</sup>), и представляется вероятным, что в скором времени десять азиатских стран – членов АСЕАН заключат соответствующее рамочное соглашение о смешанных перевозках. Кроме того, в ряде государств существуют национальные законы, регулирующие перевозки одним или несколькими видами транспорта.

46. Ниже рассматриваются возможные коллизии между положениями Проекта документа и пяти других конвенций. В их числе Варшавская и Монреальская конвенции являются конвенциями, которые не связаны с морским транспортом, но применяются во всем мире. О преимущественно европейских транспортных конвенциях здесь говорится потому, что они уже действуют в течение длительного времени и затрагивают интересы многих стран, в том числе и некоторых неевропейских стран, которые ратифицировали, например, КДПГ.

47. Анализ возможных коллизий начинается с описания сферы применения и срока действия каждого из рассматриваемых документов. Далее рассматриваются возможные коллизии между конвенциями, во-первых, в отношении претензий грузоотправителя по договору или грузополучателя к перевозчику по договору ("перевозчику от двери до двери"); затем в отношении регрессных исков перевозчика "от двери до двери" к перевозчику, которому он поручил осуществление одного или нескольких этапов перевозки ("исполняющему перевозчику"); и, наконец, в отношении претензий грузоотправителя по договору или грузополучателя к исполняющему перевозчику.

---

<sup>11</sup> С учетом такой возможности краткое описание соответствующих положений Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил, а также Конвенции о смешанных перевозках будет дано в сносках далее по тексту.

<sup>12</sup> Decision 331, Multimodal Transportation.

<sup>13</sup> International Multimodal Transport Agreement between Mercosur States Parties, Decision № 15/94, Signed in Ouro Preto, 17 December 1994.

## **А. Сфера применения и сроки действия каждой транспортной конвенции**

### **1. Проект документа**

48. В соответствии со статьями 3.1 и 4.1.1 положения Проекта документа применяются с момента получения перевозчиком груза и до момента его сдачи грузополучателю, если стороны заключили "договор перевозки" (ограничивающийся договором перевозки, осуществляемой полностью или частично морским путем), в соответствии с которым место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах, одним из которых является договаривающееся государство. Они также применяются в том случае, если в договоре перевозки предусматривается, что он должен регулироваться положениями Проекта документа (или законодательства любого государства, придавшего им юридическую силу)<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> В соответствии с положениями статьи 10 и пункта е) статьи 1 Гаагских правил они применяются с момента погрузки грузов на судно и до их разгрузки с судна или при перевозке "от этапа до этапа" при условии, что коносамент выписан в одном из Договаривающихся государств. Вопросы, не касающиеся ответственности, рассматриваются в этих правилах лишь в ограниченной мере.

В соответствии со статьей 10 и пунктом е) статьи 1 Гаагско-Висбийских правил они применяются с момента погрузки грузов на судно до их выгрузки с судна или при поэтапной перевозке при условии, что выписан коносамент в отношении "перевозки грузов между портами двух разных государств, если: а) коносамент выдан в одном из Договаривающихся государств, либо б) перевозка осуществляется из порта, находящегося в одном из Договаривающихся государств, либо договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции" регулируют положения договора. Что касается ответственности, Гаагско-Висбийские правила посвящены вопросам, не связанным с ответственностью, лишь в ограниченной степени.

В соответствии со статьями 2, 4 и 1 Гамбургских правил они охватывают период, в течение которого груз находится на попечении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки либо в течение перевозки "от порта до порта", при условии, что стороны заключили договор перевозки морем (ограниченный морским этапом перевозки, даже если договор предусматривает использование других средств перевозки) между двумя различными государствами, согласно которому порт погрузки или разгрузки находится в одном из Договаривающихся государств, или если коносамент или другой документ, удостоверяющий договор перевозки, выписан в одном из Договаривающихся государств. Гамбургские правила применяются также в том случае, когда в коносаменте или другом документе, удостоверяющем договор морской перевозки, предусматривается, что соответствующий договор подпадает под действие данной Конвенции. Следует обратить внимание на то, что в статье 25.5 Гамбургских правил содержится положение, касающееся коллизии конвенций: "Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающемуся государству применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует на дату настоящей Конвенции и которая применяется в императивном порядке к договорам перевозки груза преимущественно неморским транспортом. Данное положение применяется также в отношении любого последующего пересмотра или изменения такой международной конвенции". Вопросам, не касающимся ответственности, в этих Правилах уделяется чуть больше внимания, чем в Гаагско-Висбийских правилах.

В соответствии со статьями 2, 4 и 1 Конвенции о смешанных перевозках эта Конвенция охватывает период с момента, когда оператор смешанной перевозки принимает груз на свое попечение, и до момента сдачи такого груза и применяется ко всем договорам смешанной перевозки, то есть к договорам, в соответствии с которыми перевозка грузов осуществляется по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании единого договора смешанной перевозки, при условии, что перевозка носит международный характер и место, где груз принимается на попечение перевозчика или где осуществляется его сдача, находится в одном из Договаривающихся государств. В предусмотренном статьей 1.1 определении смешанной перевозки прямо исключаются действия по принятию попутных грузов и услуг по их доставке, которые могли бы осуществляться в рамках договора о перевозке каким-либо одним видом транспорта. Кроме того, в статье 30.4 предусматривается, что перевозки грузов, к которым применяются статья 2 КДПГ (то есть перевозки автотранспортного средства на судне или грузовым поездом) или статья 2 Бернской конвенции от 17 февраля 1970 года о железнодорожных перевозках грузов (то есть "включенные в список" услуги по осуществлению дорожных или морских перевозок, дополняющих железнодорожные перевозки грузов), не будут рассматриваться в качестве смешанной перевозки согласно Конвенции о смешанных перевозках. Конвенция о смешанных перевозках затрагивает вопросы, не относящиеся к ответственности перевозчика, лишь в ограниченных пределах.

49. В соответствии со статьями 6.3.1 и 6.3.3 положения Проекта документа применяются (по меньшей мере в том, что касается обязательств и ответственности, возлагаемых на перевозчика, а также его прав и иммунитетов) ко всем "исполняющим сторонам" (как они определены в статье 1.17), а значит, и ко всем субподрядчикам перевозчика в отношении любого иска, предъявленного к ним грузоотправителем по договору или грузополучателем (хотя такой широкий охват следует рассматривать в связи со статьей 4.2.1, которая обсуждается в следующем пункте). Положения Проекта документа не применяются к регрессным искам перевозчика по договору к его субподрядчикам (если только договор, заключенный между этими двумя сторонами, не является также "договором перевозки", предусматривающим перевозку морем).

50. Если утрата или повреждение груза либо задержка в его сдаче возникают исключительно до его погрузки на судно или после его выгрузки с судна, то, согласно статье 4.2.1, обязательные положения других применимых конвенций имеют преобладающую силу над положениями Проекта документа, но лишь в той степени, в какой они регулируют ответственность перевозчика, пределы его ответственности, а также права на предъявление исков<sup>15</sup>.

51. Таким образом, в статье 4.2.1 предусматривается создание минимальной комплексной системы, с тем чтобы учесть наличие в подавляющем большинстве договоров морской перевозки аспекта перевозки наземным транспортом, и именно это обстоятельство должно учитываться в данном положении. Проект документа не применяется только в том случае, если к внутреннему этапу перевозки по договору морской перевозки применяется какая-либо конвенция, содержащая императивные нормы в отношении внутренних перевозок, и абсолютно ясно, что утрата или повреждение груза произошли исключительно в ходе этапа внутренней перевозки.

52. Существо такой комплексной системы состоит в том, что положения, подлежащие обязательному применению к внутреннему транспорту, применяются непосредственно к договорным отношениям между перевозчиком, с одной стороны, и грузоотправителем по договору или грузополучателем – с другой. Если перевозчик заключил контракт с субподрядчиком для осуществления внутренней перевозки, императивные положения применяются также к отношениям между перевозчиком и его субподрядчиком. Но в том что касается первых упомянутых отношений, положения Проекта документа могут дополнять положения, применимые в обязательном порядке к внутренним перевозкам, в то время как к отношениям между перевозчиком и субподрядчиком применяются лишь положения, касающиеся внутренних перевозок (дополняемые по мере необходимости любыми применимыми положениями национального законодательства).

53. Следует также отметить, что предлагаемая в Проекте документа ограниченная комплексная система применяется только в отношении положений, непосредственно касающихся ответственности перевозчика, включая пределы ответственности и сроки подачи исков. При этом не должны затрагиваться положения других конвенций, которые могут оказывать косвенное влияние на ответственность, например положения о юрисдикции. Кроме того, настоящий Проект документа не заменяет многих других правовых положений, применимых в обязательном порядке к внутренним перевозкам, поскольку они предназначены специально для регулирования внутрен-

<sup>15</sup> См. документ A/CN.9/WG.III/WP.21, пункты 49–55. См. также предложение Италии, содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.25.

них перевозок, а не договора, предусматривающего морские перевозки. Например, требования КДПГ, касающиеся транспортной накладной, могут распространяться на отношения между перевозчиком и субподрядчиком, однако их применение к основному договору перевозки, регулируемому Проектом документа, будет несовместимо с требованиями Проекта документа в отношении документа (или электронной записи), предусмотренными для всей перевозки в целом.

## **2. КДПГ**

54. Статья 1 КДПГ предусматривает, что данная Конвенция применяется к каждому договору дорожной перевозки грузов транспортными средствами за вознаграждение, если место принятия груза и место сдачи груза находятся на территории двух различных стран, из которых хотя бы одна является участницей Конвенции.

55. В пункте 1) статьи 2 предусматривается, что если транспортное средство, содержащее груз, перевозится на отрезке пути по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом и груз не выгружается из этого транспортного средства, Конвенция применяется, за исключением случаев, когда доказано, что потеря груза, его повреждение или задержка в сдаче, произошедшие во время перевозки другим видом транспорта, не были вызваны действием или бездействием дорожного перевозчика.

## **3. КМЖП–ММК**

56. В статье 1.1 КМЖП–ММК 1980 года предусматривается, что Единые правила применяются в отношении всех грузов, перевозимых в соответствии с единой транспортной накладной, выписанной на перевозку грузов по территории не менее двух государств и исключительно по сервисным линиям, перечисленным в статьях 3 и 10 КМЖП–ММК. В статье 2.2 КМЖП–ММК 1980 года предусматривается, что эта редакция Конвенции может также применяться к сквозным международным перевозкам, использующим, помимо услуг, оказываемых железнодорожным транспортом, наземные и морские услуги, а также внутренние водные пути. В статье 48 КМЖП–ММК содержатся специальные нормы, касающиеся ответственности при смешанных перевозках по железной дороге и морем.

57. В статье 1.1 КМЖП–ММК 1999 года (которая еще не вступила в силу) предусматривается, что Единые правила применяются ко всем договорам перевозки грузов по железной дороге, если место принятия груза и место, указанное для его сдачи, находятся в двух различных государствах-участниках. Статья 1.4 гласит, что в тех случаях, когда международная перевозка, предусмотренная в едином договоре перевозки, включает морскую перевозку или трансграничную перевозку по внутренним водным путям в качестве дополнения к железнодорожной перевозке, Единые правила применяются, если перевозка морем или по внутренним водным путям осуществляется службами, включенными в перечень, содержащийся в статье 24.1 Конвенции. Использование такого перечня не требуется в случае применения КМЖП–ММК 1999 года к внутригосударственным дорожным перевозкам или перевозкам по внутренним водным путям, являющимся дополнительным этапом международных железнодорожных перевозок и предусмотренным в договоре перевозки.

58. Выписка транспортной накладной более не является условием применения Единых правил в соответствии с КМЖП–ММК 1999 года. В статье 6.2 прямо предусматривается, что отсутствие, ненадлежащее оформление или потеря транспортной

накладной не влияют на существование или юридическую действительность договора.

#### **4. КПГВ**

59. В статье 1 КПГВ договор перевозки определяется как договор, в соответствии с которым перевозчик обязуется перевезти груз по внутренним водным путям. В пункте 2) статьи 2 предусматривается, что, если перевозки морем и по внутренним водным путям осуществляются одним и тем же судном без перевалки, то применяется данная Конвенция, за исключением тех случаев, когда выписан "морской коносамент" или когда расстояние, которое предстоит пройти по морю, больше, чем расстояние перевозки по внутренним водным путям.

#### **5. Варшавская конвенция**

60. Статья 1.1 предусматривает, что данная Конвенция применяется ко всем международным перевозкам пассажиров, багажа или грузов, осуществляемым воздушным судном за плату, а также к бесплатным перевозкам, осуществляемым предприятием воздушного транспорта. Далее в статье 1.2 предусматривается, что международная перевозка означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения, "независимо от того, происходит ли перерыв в перевозке или перевалка", расположены на территории двух высоких договаривающихся сторон. В отличие от КДПГ перевозка различными видами транспорта прямо регулируется Варшавской конвенцией, статья 31.1 которой гласит:

"В случае смешанных перевозок, осуществляемых частично по воздуху и частично каким-либо другим видом перевозки, положения настоящей Конвенции применяются, с учетом пункта 4 статьи 18, только к воздушной перевозке при условии, что воздушная перевозка подпадает под условия статьи 1".

#### **6. Монреальская конвенция**

61. Монреальская конвенция не вносит существенных изменений в систему, установленную Варшавской конвенцией: формулировки статей 1.1 и 1.2 идентичны, а статья 31.1 Варшавской конвенции стала статьей 38.1 Монреальской. Новым положением, однако, является юридическая фикция, согласно которой санкционируется практика, сложившаяся в настоящее время, по крайней мере в Европе, когда значительная часть воздушных перевозок грузов (которая, по соглашению сторон, должна осуществляться по воздуху) фактически осуществляется автомобильным транспортом. В статье 18.4 предусматривается, что такая перевозка, осуществленная без согласия грузоотправителя, считается совершенной в период воздушной перевозки.

### **В. Возможное применение коллидирующих конвенций в отношении претензий грузоотправителя по договору или грузополучателя к перевозчику "от двери до двери"**

#### **1. КДПГ**

62. Возможно, кто-то возразит, что предусматриваемый в Проекте документа договор перевозки на условиях "от двери до двери" не подпадает под действие КДПГ, потому что он не является "договором дорожной перевозки грузов" и места принятия и сдачи груза связаны не столько с каким-либо конкретным договором дорожной пе-

ревозки, сколько с договором на условиях "от двери до двери". Принятие ответственности происходит в том месте и в тот момент, где и когда перевозчик (или исполняющий перевозчик) принимает груз. Сдача груза происходит в тот момент и в том месте, когда и где перевозчик (или исполняющий перевозчик) сдает груз грузополучателю. Если имеются два этапа дорожной перевозки, один из которых предшествует этапу перевозки морем, а другой следует за ним, то принятие и сдача груза не связаны с одним и тем же этапом дорожной перевозки. Если существует всего один дорожный этап, например предшествующий морскому, сдача груза абсолютно не связана с дорожной перевозкой. Однако выдвигаются довольно веские аргументы в пользу того, что дорожный этап, предусматриваемый в договоре перевозки, "от двери до двери" будет регулироваться КДПГ (см. пункты 115 и 116, ниже).

63. Возможны также утверждения, что упоминание в пункте 1) статьи 1 КДПГ места принятия и места сдачи груза не следует рассматривать как указание на места, которые названы в договоре для принятия и сдачи груза перевозчиком в качестве международного дорожного перевозчика. Если дорожная перевозка предшествует морской, то она не завершается сдачей груза, поскольку он остается на попечении перевозчика до момента его сдачи грузополучателю в конечном пункте назначения. Например, в заключенном на условиях "от двери до двери" договоре перевозки груза из Мюнхена в Монреаль через Роттердам нельзя считать Роттердам местом сдачи груза согласно условиям основного договора перевозки. Этот город будет местом сдачи лишь по договору субподряда между перевозчиком "от двери до двери" и исполняющим перевозчиком, осуществляющим дорожную перевозку. Таким образом, КДПГ будет регулировать договор субподряда, но не основной договор, заключенный на условиях "от двери до двери". Несмотря на это, выдвигаются веские аргументы в пользу противоположной точки зрения (см. пункты 115 и 116, ниже).

64. Если возобладает противоположная точка зрения, то придется решать вопрос о том, позволит ли положение, аналогичное тому, что содержится в статье 4.2.1 Проекта документа, предотвратить коллизию. Вряд ли это произойдет, поскольку:

- a) в отношении утраты или повреждения груза либо задержки в его сдаче во время дорожной и, частично, морской перевозки, хотя бремя доказывания в любом случае лежит на истце, КДПГ не будет иметь преобладающей силы над положениями Проекта документа;
- b) в отношении утраты или повреждения груза либо задержки в его сдаче при перевозке морем на дорожном транспортном средстве положения КДПГ и Проекта документа вступают в противоречие: согласно пункту 1) статьи 2 КДПГ ее положения применяются за исключением случаев, когда утрата или повреждение груза либо задержка в его сдаче происходят во время перевозки другими средствами транспорта и не вызваны каким-либо действием или бездействием со стороны дорожного перевозчика, тогда как по статье 4.2.1 Проекта документа его положения в таких случаях будут применяться; и
- c) в КДПГ присутствуют императивные положения, касающиеся не только ответственности перевозчика, предела ответственности и срока подачи исков, в отношении которых действует статья 4.2.1 Проекта документа (см. пункты 74, 80, 86, 96 и 101, ниже).

## 2. КМЖП–ММК

65. Действующая в настоящее время КМЖП–ММК в редакции 1980 года применяется лишь к договорам перевозки, которые заключаются железными дорогами, с выпиской единой транспортной накладной (статья 1). Поскольку транспортная накладная не выписывается согласно основному договору перевозки на условиях "от двери до двери", положения КМЖП–ММК 1980 года не будут применяться к договору перевозки "от двери до двери", на который распространяется сфера действия Проекта документа, и, следовательно, не возникнут какие-либо коллизии.

66. Однако в КМЖП–ММК в редакции 1999 года предусматривается (статья 6.2), по аналогии с КДПГ (статья 4), что отсутствие, ненадлежащее оформление или утрата транспортной накладной не влияют на существование или юридическую действительность договора, который остается в пределах сферы действия КМЖП–ММК. Поэтому необходимо определить, будет ли КМЖП–ММК в ее редакции 1999 года применяться к основному договору перевозки на условиях "от двери до двери", на который распространяется действие Проекта документа, если один из этапов этой перевозки осуществляется по железной дороге между пунктами, расположенными в двух различных государствах – участниках КМЖП–ММК. Соответствующим положением КМЖП–ММК 1999 года является ее статья 1.4, которая гласит:

"В тех случаях, когда международная перевозка, регулируемая единым договором о перевозке, включает перевозку морем или трансграничную перевозку по внутренним водным путям дополнительно к перевозке по железной дороге, настоящие Единообразные правила применяются, если перевозка морем или по внутренним водным путям осуществляется службами, которые включены в перечень служб, предусмотренных в статье 24.1 Конвенции".

67. Следовательно, первое условие заключается в том, что перевозка морем должна быть "дополнительным" этапом по отношению к перевозке по железной дороге. Представляется, что это условие реализуется лишь в том случае, когда договор заключается между грузоотправителем и железной дорогой, и поэтому КМЖП–ММК не применяется, если перевозчик по договору не является железной дорогой. Следовательно, коллизия между Проектом документа и КМЖП–ММК может возникнуть лишь в том случае, если "перевозчиком" на условиях "от двери до двери", согласно определению в статье 1.1 Проекта документа, является железная дорога.

68. Даже в таком маловероятном случае для того, чтобы между Проектом документа и КМЖП–ММК возникла коллизия в отношении распространения сферы действия на основной договор "от двери до двери", необходимо, чтобы перевозка морем была внесена в перечень служб, предусмотренный в статье 24.1 КМЖП–ММК.

## 3. КППВ

69. Перевозка различными видами транспорта, а точнее – по внутренним водным путям и морем, регулируется в соответствии с КППВ лишь в том случае, если она осуществляется одним и тем же судном без перевалки груза. В пункте 2) статьи 2 КППВ предусматривается, что в таком случае эта Конвенция применяется, за исключением, когда выписан "морской коносамент" или когда расстояние, пройденное морем, больше, чем расстояние по внутренним водным путям. Следовательно, поскольку оба эти условия обычно применяются в перевозках "от двери до двери", преду-

смастриваемых в Проекте документа, КППВ будет, как правило, не применяться к основному договору перевозки.

70. Случай, когда заключается договор, предусматривающий перевозку морем и по внутренним водным путям с перевалкой груза с морского судна на внутреннее судно или наоборот, отдельно не рассматривается. Предполагается, что такой договор не подпадает под определение "договора перевозки", содержащееся в пункте 1) статьи 1 КППВ, где говорится о договоре, в соответствии с которым перевозчик обязуется перевезти груз по внутренним водным путям. Если такое предположение верно, то и КППВ должна применяться лишь к субподрядным отношениям между перевозчиком "от двери до двери" и перевозчиком, осуществляющим транспортировку по внутренним водным путям.

#### **4. Варшавская и Монреальская конвенции**

71. "Смешанной перевозкой", упоминаемой в статье 31.1 Варшавской конвенции и в статье 38.1 Монреальской конвенции, должна быть перевозка, осуществляемая двумя различными видами транспорта по единому договору. Однако применительно к воздушной перевозке единственное требование состоит в том, чтобы она подпадала под условия статьи 1, а это означает, что место отправления и место назначения должны быть расположены на территориях двух высоких Договаривающихся сторон (или государств-участников, в случае Монреальской конвенции). В силу того что эти места являются пунктами отправления и назначения при воздушной перевозке, Варшавская конвенция будет применяться к воздушному этапу основного договора о перевозке "от двери до двери", заключенному морским перевозчиком (разумеется, на основе предположения, что воздушная перевозка осуществляется между территориями высоких Договаривающихся сторон). Однако, согласно новой Монреальской конвенции 1999 года, эта позиция остается неизменной.

### **С. Возможное применение коллидирующих конвенций по другим вопросам помимо ответственности перевозчика, пределов ответственности и сроков подачи исков**

72. Согласно статье 4.2.1 Проекта документа, комплексная система ограничивается вопросами ответственности перевозчика, пределами ответственности и сроками подачи исковых требований. Во всех других вопросах, регулируемых Проектом документа, его положения применяются независимо от наличия любых иных положений, содержащихся в других применимых конвенциях. Ниже следует неполный обзор таких положений в других транспортных конвенциях. В этом обзоре рассматриваются положения, касающиеся: 1) обязательств и ответственности грузоотправителя по договору за ущерб, причиняемый грузом; 2) обязательств грузоотправителя по договору по предоставлению информации; 3) транспортных документов; 4) фрахта; 5) права распоряжаться грузом; 6) сдачи груза; и 7) уступки прав. Разумеется, такой обзор может иметь существенное значение, если будет признано, что к договору перевозки от "двери до двери", регулируемому Проектом документа, применима другая транспортная конвенция.

## **1. Обязательства и ответственность грузоотправителя по договору за ущерб, причиняемый грузом**

73. Согласно статье 7.1 Проекта документа грузоотправитель по договору должен сдать груз, готовый для перевозки и в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку. Статья 7.6 предусматривает, что грузоотправитель по договору несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату, повреждение или вред, причиняемые грузом, и за нарушение своих обязательств в соответствии со статьей 7.1, если грузоотправитель по договору не докажет, что такая утрата или повреждение были вызваны событиями или обстоятельствами, которых заботливый грузоотправитель по договору не мог избежать или последствия которых заботливый грузоотправитель по договору был не в состоянии предупредить.

74. В КДПГ содержатся два различных положения, одно из которых касается неисправной упаковки груза в целом (статья 10), а другое относится к опасным грузам, характер которых, а также необходимые меры предосторожности отправитель груза не указал (статья 22). Грузоотправитель по договору несет ответственность в случае, если перевозчику неизвестно о такой неисправности или об опасном характере груза.

75. Статья 14 КМЖП–ММК предусматривает, что грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату, повреждение или издержки, вызванные отсутствием или дефектом упаковки, за исключением случаев, когда такой дефект является очевидным и перевозчик не делал никаких оговорок.

76. КППГВ, как и КДПГ, также предусматривает два отдельных обязательства грузоотправителя по договору. Первое относится ко всем грузам и состоит в том, что, если этого требует характер груза, грузоотправитель по договору должен обеспечить надлежащую упаковку и маркировку груза (статья 6.3). Второе предусматривает, что в случае перевозки опасных или загрязняющих грузов грузоотправитель по договору обязан информировать перевозчика о такой опасности или риске загрязнения, присущих грузу, а также о мерах предосторожности, которые должны быть приняты. КППГВ далее предусматривает в статье 8.1, что грузоотправитель по договору несет строгую ответственность перед перевозчиком за непредоставление информации об опасном характере груза. Ничего не говорится относительно нарушения общего обязательства по надлежащей упаковке и маркировке грузов, однако, как представляется, такое нарушение влечет аналогичную ответственность.

77. Варшавская и Монреальская конвенции не содержат специального положения об ущербе, причиняемом в результате ненадлежащей упаковки или маркировки груза.

78. Таким образом, обязательства и ответственность грузоотправителя по договору в отношении состояния груза, согласно Проекту документа, отличаются от обязательств и ответственности, предусмотренных положениями других транспортных конвенций, поэтому в этом случае, судя по всему, не возникнет каких-либо проблем в отношении коллизии в применении. Однако возможен и противоположный вывод, если, например, анализ применения КДПГ, как указано в пунктах 62 и 63, выше, будет признан неточным (см. пункты 115 и 116, ниже).

## **2. Обязательства грузоотправителя по договору относительно предоставления информации**

79. В соответствии со статьей 7.3 Проекта документа грузоотправитель по договору обязан предоставить перевозчику информацию, инструкции и документы, которые разумно необходимы для а) обработки и перевозки груза; б) соблюдения правил и положений в связи с предполагаемой перевозкой; и с) формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов. Статья 7.5 предусматривает, что грузоотправитель по договору несет ответственность за любую утрату и повреждение, возникшие в результате невыполнения вышеуказанных обязательств.

80. Согласно статье 7.1 КДПГ, отправитель несет ответственность за все расходы, утрату или повреждения, понесенные перевозчиком в результате неточности конкретной информации, представленной им во исполнение статьи 6. Согласно статье 11 отправитель должен приложить к транспортной накладной документы, необходимые для прохождения таможенных и иных формальностей, а также несет ответственность перед перевозчиком за любую утрату или повреждение, причиненные в результате неисполнения им этого обязательства.

81. КМЖП–ММК содержит положения, аналогичные положениям КДПГ. Статья 8.1 предусматривает, что грузоотправитель несет ответственность за все расходы, утрату или повреждения, понесенные перевозчиком по причине внесения грузоотправителем в транспортную накладную неполных или неточных данных или в результате того, что грузоотправитель не указал данных, предписанных Правилами международных железнодорожных перевозок грузов.

82. Согласно статье 6.2 КПГВ грузоотправитель обязан предоставить перевозчику конкретные данные о грузе и инструкции в отношении таможенных или административных положений, применимых к грузу, а также информацию, связанную с опасным характером груза. Далее, статья 8 предусматривает, что грузоотправитель по договору несет строгую ответственность за все повреждения и издержки, понесенные перевозчиком вследствие несоблюдения грузоотправителем по договору своих обязательств.

83. Пункт 1) статьи 10 Варшавской и Монреальской конвенций предусматривает, что грузоотправитель несет ответственность за правильность данных и заявлений относительно груза, внесенных им в авианакладную; однако, что касается соответствующего положения в КДПГ, оно не подразумевает обязательства по предоставлению таких данных или заявлений. Далее, в пункте 2) статьи 10 предусматривается, что грузоотправитель должен гарантировать перевозчику возмещение всех убытков, понесенных им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, по причине предоставления ненадлежащей, неправильной или неполной информации.

84. Несмотря на то что различия между положениями Проекта документа и других транспортных конвенций не очень существенны, тем не менее эти положения не являются идентичными. Рабочая группа может пожелать обсудить вопрос о необходимости достижения абсолютного единообразия в отношении обязательств грузоотправителя по договору. В этой связи Рабочая группа может рассмотреть решение, аналогичное положению статьи 4.2.1 об ответственности перевозчика, пределах ответственности и сроках подачи исковых требований.

### 3. Транспортные документы

85. Если транспортные документы и электронные записи, регулируемые в Проекте документа, относятся ко всей перевозке "от двери до двери", то каждый из транспортных документов, регулируемых рассматриваемыми конвенциями о перевозках одним видом транспорта, относится, как правило, только к тому сегменту перевозки, который осуществляется этим видом транспорта. В результате, судя по всему, не возникнет коллизий, так как каждая конвенция по одному виду транспорта будет по-прежнему регулировать документ, выдаваемый субперевозчиком, который заключает договор субподряда на выполнение конкретного неморского этапа перевозки.

86. В соответствии с КДПГ такая проблема не возникнет, если, как указывалось ранее (см. пункты 62 и 63, выше), КДПГ будет применяться только к договорам подряда, заключенным дорожными перевозчиками. Однако даже без этого, если будет признано, что КДПГ применяется к основному договору перевозки "от двери до двери", проблема коллизии документов все равно не должна возникнуть. Действительно, если в соответствии со статьей 4 КДПГ грузоотправитель по договору должен был бы требовать транспортную накладную, это могло бы вступить в противоречие с основным договором перевозки "от двери до двери", и если транспортная накладная выдавалась бы в соответствии с договором перевозки "от двери до двери" в целом, это противоречило бы целям основного договора. Однако на практике в договоре "от двери до двери", включающем морской этап перевозки, грузоотправитель по договору вряд ли выступит с таким требованием. Транспортная накладная может относиться только к дорожному этапу перевозки, предшествующему морской перевозке или следующему после нее. В конце дорожного этапа, *предшествующего* морской перевозке, грузоотправитель по договору не имеет ни права принимать сдачу груза, ни заинтересованности в ее принятии, и таким образом грузоотправитель по договору не будет требовать транспортной накладной на этот конкретный дорожный этап. В начале дорожного этапа, *следующего после* морской перевозки, грузоотправитель по договору не сможет добиться выдачи транспортной накладной, поскольку он не имеет в своем владении груза, что необходимо для такой выдачи. Разумеется, положения КДПГ, в том числе положения о транспортных накладных, останутся полностью применимыми к договорам подряда между перевозчиком "от двери до двери" и дорожным перевозчиком. Однако высказывалось также мнение, что, если даже приведенный выше анализ окажется верным, можно предположить случай, когда, например, договор перевозки "от двери до двери" из Мюнхена в Милан через Роттердам предусматривает участие дорожного перевозчика, который выдаст транспортную накладную.

87. В случае КМЖП–ММК позиция аналогична той, что относится к КДПГ. Перевозчик "от двери до двери" выдаст транспортный документ, относящийся ко всей перевозке "от двери до двери", а не транспортную накладную на железнодорожный этап, как предусмотрено в статье 6 КМЖП–ММК. Это также объясняется практическими целями. Если железнодорожный этап предшествует морскому, перевозчик "от двери до двери" обязуется не сдать груз грузоотправителю в конце железнодорожного этапа, а доставить его до конечного пункта назначения. Если железнодорожный этап следует после морской перевозки, перевозчик не будет принимать груз у грузоотправителя в начале железнодорожного этапа. Таким образом, у перевозчика "от двери до двери" не будет ни юридического, ни практического основания для выдачи отдельной транспортной накладной на железнодорожный этап перевозки. Однако и в этом

случае транспортная накладная будет выписана по договору подряда на железнодорожную перевозку между перевозчиком "от двери до двери" и железной дорогой.

88. В соответствии с КППГ необходимо проводить различие между 1) перевозкой грузов на морском судне с последующей перевалкой на другое судно, осуществляющее перевозки по внутренним водным путям, и 2) перевозкой грузов морем и по внутренним водным путям без перевалки. В случае перевалки положения КППГ о транспортных документах будут применяться к договору подряда между перевозчиком "от двери до двери" и перевозчиком по внутренним водным путям, в то время как положения Проекта документа будут применяться в отношении транспортного документа или электронной записи, подлежащих выдаче перевозчиком "от двери до двери" по всей перевозке в целом. Если перевалка не производится, будут применяться только положения Проекта документа. Как представляется, ссылка в подпункте а) пункта 1) статьи 2 КППГ на "морской коносамент" должна толковаться как относящаяся к любому транспортному документу, выданному в связи с перевозками грузов морем.

89. По причинам, изложенным касательно КДПГ, а также поскольку положения Варшавской и Монреальской конвенций, регулирующие выдачу транспортного документа, не имеют обязательного характера, подразумевается, что, соглашаясь на заключение договора перевозки "от двери до двери", грузоотправитель по договору тем самым отказывается от права на получение отдельного документа на один этап перевозки<sup>16</sup>.

#### **4. Фрахт**

90. Ни КДПГ, ни Варшавская и Монреальская конвенции не содержат положения о фрахте.

91. В КМЖП–ММК статья 10.1 предусматривает, что, если не согласовано иное, затраты (оплата перевозки, вспомогательные расходы, таможенные пошлины и другие понесенные затраты) должны оплачиваться грузоотправителем. Далее, согласно статье 10.2, если затраты подлежат оплате грузополучателем и грузополучатель не стал держателем транспортной накладной и не предъявил права на принятие сдачи груза, обязательство оплаты фрахта остается на грузоотправителе. Положения Проекта документа, судя по всему, не противоречат положениям КМЖП–ММК.

92. Статья 6.1 КППГ предусматривает только, что суммы, причитающиеся по договору, должны выплачиваться грузоотправителем по договору. Поэтому коллизия невозможна.

#### **5. Право распоряжаться грузом**

93. В Проекте документа вопрос о праве распоряжаться грузом рассматривается довольно подробно в главе 11. "Право распоряжаться грузом" определяется как право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении таких грузов в течение срока его ответственности. Некоторые из возможных инструкций указаны в статье 11.1. Правила определения распоряжающейся стороны и уступки права распоряжаться грузом изложены в статье 11.2 в зависимости от того,

<sup>16</sup> Фактически статья 4 в обеих конвенциях, после указания в пункте 1 о выдаче авианакладной, в пункте 2 предусматривает, что выдача авианакладной может быть заменена любым иным средством, сохраняющим запись о предстоящей перевозке, а по Варшавской конвенции для этого необходимо согласие грузоотправителя.

выдается или не выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись. Далее в статье 11.3 содержатся положения, регулирующие обязательство перевозчика по выполнению инструкций распоряжающейся стороны и его пределы. Статья 11.4 касается последствий сдачи груза в месте, указанном распоряжающейся стороной, а в статье 11.5 рассматривается право перевозчика получать инструкции от распоряжающейся стороны. Наконец, в статье 11.6 указано, какие из предыдущих положений могут меняться по взаимной договоренности; таким образом, в подразумеваемой форме указывается, какие из них, напротив, являются императивными.

94. Поскольку некоторые из конвенций о перевозках одним видом транспорта содержат положения о праве грузоотправителя по договору или другой распоряжающейся стороны давать инструкции перевозчику, необходимо изучить вопрос о возможности коллизий при применении Проекта документа и этих конвенций.

95. В целях обеспечения того, чтобы лицо, имеющее право распоряжаться грузом, могло воспользоваться положениями какой-либо из конвенций о перевозке одним видом транспорта вместо положений Проекта документа, такое лицо должно будет доказать, что на момент осуществления права распоряжаться грузом существуют условия для применения транспортной конвенции. Для этого потребуются доказать, что груз находится на попечении дорожного перевозчика, железнодорожного перевозчика, воздушного перевозчика или перевозчика по внутренним водным путям.

96. Осуществление права распоряжаться грузом в соответствии с КДПГ, которое обозначается термином "право распоряжения", согласно подпункту а) пункта 5 статьи 12, зависит от представления отправителем или грузополучателем первого экземпляра транспортной накладной. Как указывалось выше, в пункте 86, относительно полной перевозки "от двери до двери", отправитель или грузополучатель вряд ли будет обладать транспортной накладной. Таким образом, положения КДПГ будут вряд ли применяться к основной перевозке "от двери до двери", и, скорее всего, они будут применимы только к договору субподряда между перевозчиком "от двери до двери" и дорожным перевозчиком.

97. Согласно КМЖП–ММК, осуществление "права распоряжения" зависит, в соответствии со статьей 19.1, от представления копии транспортной накладной. И в этом случае такие же выводы справедливы для КДПГ.

98. Статья 14 КПГВ предоставляет грузоотправителю право распоряжения грузом, которое прекращается, когда после прибытия груза в место назначения грузополучатель потребует его сдачи. Согласно статье 15 осуществление права распоряжения грузом обусловлено: а) представлением грузоотправителем по договору или грузополучателем всех оригиналов коносаментов в случае выдачи коносамента или другого транспортного документа; б) возмещением ими перевозчику всех издержек и убытков; а также с) выплатой ими согласованной суммы фрахта в случае разгрузки до прибытия в согласованное место сдачи груза. И в этом случае по указанным выше причинам, согласно разделу о транспортных документах (см. пункт 88, выше) относительно КПГВ, коллизия с Проектом документа невозможна, если стороной договора субподряда является перевозчик по внутренним водным путям.

99. Пункт 1) статьи 12 Варшавской и Монреальской конвенций предоставляет грузоотправителю весьма широкие права распоряжения грузом при условии, что он несет обязательство по возмещению любых расходов, понесенных перевозчиком.

Однако если стороной договора субподряда является воздушный перевозчик, то перевозчик "от двери до двери" будет "грузоотправителем" в значении Варшавской и Монреальской конвенций. Поскольку первоначальный грузоотправитель по договору не будет "грузоотправителем" в значении этих конвенций, никакой коллизии с Проектом документа и общим договором перевозки "от двери до двери" возникнуть не может, а положения Варшавской и Монреальской конвенций будут применяться к договору субподряда между перевозчиком "от двери до двери" и воздушным перевозчиком.

## **6. Сдача груза**

100. Проект документа содержит прямо выраженные положения о сдаче груза. Статья 10.1 предусматривает, что если после прибытия груза в место назначения грузополучатель осуществляет любое из своих прав в соответствии с договором перевозки, то он обязан принять сдачу груза. Если он оставляет груз на попечении перевозчика, перевозчик действует как агент грузополучателя. Согласно статье 10.2 по просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которая сдает груз, грузополучатель подтверждает сдачу груза таким образом, как это принято в месте назначения. Статья 10.3.1 регулирует сдачу груза в случае, если не выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, и предусматривает, что распоряжающаяся сторона сообщает перевозчику до или после прибытия груза в место назначения наименование грузополучателя и что перевозчик сдает груз по предъявлении грузополучателем надлежащего удостоверения. Пункт а) статьи 10.3.2 регулирует сдачу груза в случае выдачи оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи. В ней предусматривается, что сдача груза производится против возврата одного оригинала транспортного документа или, в случае выдачи оборотной электронной записи, если держатель электронной записи доказывает, что он действительно является ее держателем. В пунктах b)–e) статьи 10.3.2 регулируются ситуации, когда держатель не требует сдачи груза, и последствия сдачи груза перевозчиком согласно инструкциям распоряжающейся стороны или грузоотправителя по договору и сдачи груза перевозчиком без возврата оборотного транспортного документа или без доказывания, что держатель оборотной электронной записи действительно является ее держателем. Далее, в статье 10.4.1 изложены права перевозчика в случае, если груз после прибытия в место назначения фактически не принимается грузополучателем или если перевозчику не разрешается сдавать груз грузополучателю. И наконец, дополнительные положения содержатся в статьях 10.4.2 и 10.4.3.

101. Согласно пункту 1) статьи 13 КДПГ грузополучатель вправе принять груз против возврата первого экземпляра транспортной накладной. По тем же причинам, которые указывались выше в отношении права распоряжаться грузом (см. пункт 96, выше), данное положение не может применяться ко всей перевозке "от двери до двери" в целом. Однако возможны две ситуации, при которых сдача груза может осуществляться без представления первого экземпляра транспортной накладной. В пункте 1) статьи 15 предусматривается, что, если обстоятельства препятствуют сдаче груза после его прибытия в место назначения, перевозчик должен обратиться за инструкциями к отправителю. При этом, судя по всему, предполагается, что отправитель может дать инструкции, не имея первого экземпляра транспортной накладной. Данная статья предусматривает далее, что в случае отказа грузополучателя от груза отправитель имеет право распоряжаться им, не будучи обязанным представлять первый экземпляр транспортной накладной. Однако положения КДПГ не вступают в

коллизии с Проектом документа в части применения к договору перевозки "от двери до двери" в целом, поскольку отправитель в отношении дорожного этапа перевозки, предшествующего этапу морской перевозки либо следующего за ним, является не грузополучателем, а перевозчиком "от двери до двери", заключающим субподряд на выполнение дорожной перевозки. В таком случае Проект документа будет применяться к перевозке "от двери до двери" в целом, а КДПГ будет применяться к договору субподряда в отношении ее дорожного этапа. Однако и в этом случае возможен противоположный вывод, если анализ КДПГ, изложенный в пунктах 62 и 63, выше, будет признан неточным (см. пункты 115 и 116, ниже).

102. Согласно статье 17 КМЖП–ММК, как представляется, грузополучатель, указанный в транспортной накладной, имеет право принять груз без возврата копии транспортной накладной. Однако это, судя по всему, не приведет ни к какой потенциальной коллизии с Проектом документа, поскольку в отношении железнодорожного этапа, предшествующего морской перевозке, грузоотправитель будет перевозчиком "от двери до двери" или его агентом, а лицо, указанное в качестве грузополучателя в накладной, будет либо самим перевозчиком "от двери до двери", либо его агентом в месте завершения железнодорожного этапа. Аналогичная ситуация складывается в отношении железнодорожного этапа, следующего после морского этапа. Таким образом, КМЖП–ММК будет применяться к договорам субподряда в отношении железнодорожного этапа, в то время как Проект документа будет применяться к договору перевозки "от двери до двери" в целом.

103. Согласно пункту 2) статьи 13 КПГВ, если выдаются коносаменты, груз должен быть сдан в обмен на один оригинал коносамента. Поэтому во всех случаях, когда перевозчик по внутренним водным путям является субперевозчиком, выданные коносаменты будут находиться у перевозчика "от двери до двери", который является грузоотправителем по договору. Аналогичная ситуация складывается в случае выдачи необоротного транспортного документа, поскольку, согласно подпункту b) пункта 5) статьи 11, в нем должно быть указано наименование грузополучателя, которым является перевозчик "от двери до двери" или его агент. Поэтому не должно возникать никаких противоречий между положениями КПГВ и Проекта документа, при этом Проект документа будет применяться к договору о перевозке "от двери до двери" в целом.

104. Несмотря на то что в статье 13 Варшавской и Монреальской конвенций это прямо не установлено, право грузополучателя принять груз обуславливается представлением авианакладной. Это подразумевается статьей 6 Варшавской конвенции и статьей 7 Монреальской конвенции, в соответствии с которыми на одном из трех оригиналов авианакладной должно быть помечено: "для грузополучателя". Если воздушный перевозчик является субперевозчиком, три оригинала авианакладной передаются перевозчику "от двери до двери", и поэтому положения Варшавской и Монреальской конвенций не применяются в отношении грузоотправителя по договору, который не является стороной договора воздушной перевозки. И в этом случае к перевозке "от двери до двери" в целом будут применяться только правила сдачи груза, предусмотренные в Проекте документа.

## **7. Уступка прав**

105. Как представляется, между положениями главы 12 Проекта документа и положениями других транспортных конвенций коллизии вряд ли возможны. Правила,

изложенные в Проекте документа в отношении ситуации, когда выдается оборотный транспортный документ или оборотная электронная запись, относятся к иному договору и иным сторонам, чем те, в отношении которых применимы соответствующие правила других конвенций о перевозках одним видом транспорта. В Проекте документа не содержится никаких правил относительно ситуации, когда не выдается никакого оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи. При этом статья 12.3 предусматривает, что уступка прав в таком случае производится в соответствии с национальным законодательством, применимым к договору перевозки, а такое законодательство, очевидно, содержит правила любой конвенции, имеющей силу закона.

#### **D. Возможное применение коллидирующих конвенций относительно регрессных исков перевозчика "от двери до двери" к исполняющему перевозчику**

106. Противоречие такого рода может возникнуть только в случае, если договор между перевозчиком "от двери до двери" и исполняющим перевозчиком о перевозке видом транспорта, не являющимся морским, регулируется Проектом документа. Однако, как представляется, этого не произойдет, поскольку статьи 6.3.1 и 6.3.3 регулируют ответственность исполняющих сторон только в отношении грузоотправителя по договору и грузополучателя.

107. В любом случае нецелесообразно подчинять договор между перевозчиком "от двери до двери" и исполняющим перевозчиком действию положений Проекта документа. Явное противоречие возникнет между конвенциями в случае применения конвенции о перевозке одним видом транспорта к каждому из этапов перевозки по договору субподряда. Кроме того, исполняющий перевозчик может быть абсолютно не осведомлен о том, что он договаривается предоставить транспортные услуги в рамках договора перевозки "от двери до двери", который регламентируется конкретным набором единых правил.

#### **E. Возможное применение коллидирующих конвенций в отношении исков грузоотправителя по договору или грузополучателя к исполняющему перевозчику**

108. У грузоотправителя по договору или грузополучателя не существует договорных отношений с исполняющим перевозчиком. В таком случае отсутствует основание для предъявления грузоотправителем по договору или грузополучателем иска к исполняющему перевозчику в соответствии с существующими конвенциями о перевозках одним видом транспорта, за исключением, когда иное предусмотрено соответствующей конвенцией или если иск основан на гражданском правонарушении или деликте.

109. Вероятно, это относится к КМЖП–ММК 1980 года (статья 51) и КМЖП–ММК 1999 года (статья 41), но не к КДПГ и КПГВ, поскольку, так же как Гаагско-Висбийские правила (статья 4 bis) и Гамбургские правила (статья 7), они предусматривают применение своих положений только к служащим и агентам перевозчика, но не к независимым подрядчикам (КДПГ, статья 28; КПГВ, статьи 17.3 и 22).

110. Что касается Варшавской и Монреальской конвенций, как представляется, статья 24.2 и статья 29, соответственно, согласно которым любой иск из договора или из правонарушения или по иным основаниям может быть возбужден только при соблюдении положений конвенции, применяются только к искам против воздушного перевозчика. Это представление подтверждается тем, что иски, возбуждаемые против служащих или агентов воздушного перевозчика, регулируются, соответственно, статьей 25 и статьей 30.

### **III. Преимущества и недостатки общего охвата перевозки "от двери до двери" и комплексной системы Проекта документа**

111. Общее преимущество любого охвата перевозки "от двери до двери", безусловно, состоит в том, что он дает возможность грузоотправителям в области международной торговли заключать договор в отношении перемещения своих контейнеров "от двери до двери" плавно, целостно и с предсказуемыми затратами, независимо от используемого вида транспорта. Несмотря на растущее распространение смешанных перевозок во всем мире, грузоотправители предпочитают иметь дело только с одной стороной по одному договору, вместо того чтобы заключать ряд договоров с различными перевозчиками. Как отмечалось выше, контейнерные перевозки, для которых принцип "от двери до двери" наиболее актуален, составляют внушительную долю морских перевозок как по стоимости, так и по объему, и при отсутствии единообразных правил, регулирующих договоры перевозки "от двери до двери", отрасль заполнила этот пробел своими собственными правилами. Тем не менее единообразная и предсказуемая система правил внесла бы гораздо большую определенность и значительно сократила бы расходы, связанные со спорами о том, какие договорные условия или положения конвенции применимы в конкретном случае.

112. Помимо признания общих преимуществ любой системы перевозки "от двери до двери", указанных выше, высказывалось мнение, что некоторые из существующих конвенций о перевозке одним видом транспорта содержат пробелы, которые и заполняет Проект документа. Так, КДПГ не применяется, если дорожный перевозчик не забирает груз, а определения "принятия груза" конвенция не содержит. Проект документа заполняет эти пробелы. Далее, КДПГ не предусматривает продления срока для подачи исков, за исключением того, что в статье 32.3 говорится, что оно регулируется законом, применяемым разбирающим дело судом (*lex fori*). Проект документа разрешает такое продление (статья 14.3). Однако высказывалось мнение, что неясно, считается ли положение КДПГ имеющим обязательную силу, в связи с чем возникнет коллизия между положениями, применимыми к данному аспекту договора перевозки в целом.

113. Аналогичным образом было высказано мнение о том, что предоставление права на предъявление иска, очевидно, не входит в сферу статьи 4.2.1 Проекта документа и что как Проект документа, так и КДПГ должны содержать положение о предоставлении права на предъявление иска. Хотя может оказаться, что положения Про-

екта документа будут иметь преобладающую силу, некоторым это не кажется достаточно очевидным.

114. Было высказано мнение, что один из недостатков комплексной системы, изложенной в статье 4.2.1 Проекта документа, состоит в том, что сохраняется необходимость определения, когда и, естественно, при перевозке каким видом транспорта произошла утрата, а также имеет ли какая-либо правовая норма, регулирующая такую ситуацию, обязательную силу. Однако следует отметить, что одним из преимуществ единого документа в отношении перевозки "от двери до двери" является то, что он обеспечивает решение в случае нарастающего повреждения, причиняемого в течение транспортировки, и нет необходимости выявлять причину повреждения, если установлено, что оно было причинено в период, когда груз был на попечении перевозчика. Но такая определенность может быть в некоторой мере размыта в случае сочетания видов транспорта, когда, например, трейлер перевозился на пароме и получил повреждения от удара о переборку.

115. Критические замечания высказывались также по поводу неясности параметров для выявления четкой грани, где заканчивается сфера применения Проекта документа и начинается сфера применения других конвенций о перевозке одним видом транспорта. Как указывалось выше, утверждалось, что, поскольку КДПГ касается только договора дорожной перевозки, но не морской перевозки, КДПГ не будет применяться к договору перевозки "от двери до двери" в целом, предусмотренному Проектом документа, даже на этапе дорожной перевозки. Однако, несмотря на аргументы, представленные в пунктах 62 и 63, выше, было высказано твердое мнение, что для того, чтобы КДПГ регулировала конкретный договор перевозки, не имеет значения тот факт, когда именно осуществляется наземная перевозка – до или после морского этапа. Аналогичным образом высказывалось мнение, что роль или протяженность наземного этапа по сравнению с другими этапами перевозки не имеет значения при решении вопроса о том, будет ли КДПГ регулировать договор перевозки. Далее говорилось о том, что сфера КДПГ не ограничивается договорами перевозки грузов *исключительно* дорожным транспортом или даже *преимущественно* дорожным транспортом, поскольку, согласно статье 1.1, КДПГ применяется ко всем "договорам для дорожной перевозки грузов (курсив наш)", но не ко всем договорам дорожной перевозки грузов.

116. Кроме того, было высказано мнение, что довод об отсутствии коллизии между КДПГ и Проектом документа, исходящий из места принятия груза, также не совсем ясен. Указывалось на слишком буквальное толкование термина "принятие", а также на то, что в контексте КДПГ перевозчик может стать ответственным, даже если он физически не принял груз. Более того, утверждается, что статья 1.1 КДПГ содержит одностороннюю коллизионную норму, а также что значение термина "принятие" состоит в том, что он означает исполнение договора, которое должно начаться в одной стране, а завершиться в другой.

117. В качестве другой потенциальной проблемы, связанной с комплексной системой, называется изменение пределов ответственности в зависимости от применимого режима. Эти пределы заметно отличаются в морских и неморских перевозках: предел, согласно КДПГ, составляет 8,33 СПЗ за килограмм, согласно КМЖП–ММК – 17 СПЗ за килограмм, так же как и в Монреальской и Варшавской конвенциях, в то время как Гагско-Висбийские правила устанавливают предел в размере всего лишь 2 СПЗ за килограмм или 666,67 СПЗ за место, а предел по Гамбургским правилам со-

ставляет 2,5 СПЗ за килограмм или 835 СПЗ за место. Хотя в Проекте документа норма еще не установлена и предел по морским перевозкам будет, вероятно, увеличен, остается неясным, насколько повысится предел ответственности по сравнению с традиционным уровнем в 2 СПЗ<sup>17</sup>. Еще один аспект, на который Рабочая группа может обратить внимание в этой связи, заключается в том, что предел ответственности придется поднять с установленного минимального уровня, чтобы данный режим мог при желании быть включен в состав договоров субподряда в отношении перевозки одним видом транспорта. Но здесь может возникнуть одно препятствие, связанное с тем, что, согласно статье 41 КДПГ, ответственность перевозчика не подлежит ни увеличению, ни сокращению. Однако в конечном счете может возникнуть возражение, касающееся нецелесообразности введения единообразных пределов для всех этапов смешанных перевозок и необходимости решения этих вопросов на национальном и региональном уровнях.

118. Еще один вопрос, поднятый в связи с принципом перевозки "от двери до двери" в целом, касается необходимости гармонизации данного режима с режимами, регулирующими другие международные договоры, например договоры купли-продажи. Несмотря на положительную оценку того, что в Проекте документа аспекты, имеющие обязательную силу, относятся к принципу "от этапа до этапа", поскольку это находится в соответствии с переходом риска по контракту на условиях FOB, была выражена некоторая обеспокоенность относительно распространения охвата на договоры "от двери до двери". Было высказано предложение, чтобы любое распространение охвата на договоры "от двери до двери" сопровождалось соответствующими изменениями в режиме договора купли-продажи.

#### **IV. Различия между подходами в неморских и морских перевозках грузов**

119. Одно общее критическое замечание относительно принципа "от двери до двери" заключалось в том, что он может быть понят как применение морского режима к другим видам перевозок.

120. Существенная разница между подходами в неморских и морских перевозках грузов касается определенных аспектов доказывания и презумпций в отношении ответственности. "Особые риски" порождают презумпцию вины грузоотправителя и являются отличительной и существенной чертой КДПГ и КМЖП-ММК. Однако Проект документа может быть истолкован как установление режима, который исходит из презумпции небрежности со стороны перевозчика.

121. Кроме того, некоторые аспекты Проекта документа явно не предполагают охвата дополнительных перевозок грузов другими видами транспорта. Например, основание для освобождения перевозчика от ответственности в связи с рисками на море в

---

<sup>17</sup> Однако следует отметить, что предел ответственности по высокоценным грузам малого веса может оказаться выше при расчете на одно место, а не на один килограмм. Например, если портативные компьютеры упаковываются отдельно в контейнеры, предел ответственности, определяемый из расчета 8,33 СПЗ за килограмм, будет, естественно, ниже, чем при определении из расчета 666,67 СПЗ за место.

пункте xi) статьи 6.1.3 явно неуместно в отношении перевозок другими транспортными средствами. Так же как основание для освобождения морского перевозчика от ответственности в случае пожара на судне, согласно пункту b) статьи 6.1.2 Проекта документа, не может быть просто перенесено на неморские виды транспорта.

122. Аналогичным образом ответственность перевозчика за состояние используемого транспортного средства резко варьируется в зависимости от вида перевозки. Проект документа содержит требование о надлежащей осмотрительности в целях обеспечения мореходности судна (статья 5.4), при этом перевозчик освобождается от ответственности за скрытые дефекты судна, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости (пункт viii) статьи 6.1.3, но основная обязанность едва ли на один уровень выше, чем разумная заботливость. В КДПГ, напротив, уровень обязанности относительно транспортного средства соответствует высшей степени заботливости, в то время как Монреальская конвенция налагает на воздушного перевозчика строгие обязанности при меньшем числе оснований для освобождения от ответственности, чем для морского перевозчика (статьи 18.1 и 18.2).

123. Другие, более общие вопросы могут возникнуть в связи с различиями в "культуре разработки" режимов неморских перевозок. Например, Проект документа составлен достаточно подробно и больше соответствует Гаагским и Гаагско-Висбийским правилам, чем менее конкретизированным и более новым Гамбургским правилам. Как представляется, тенденция режимов неморских перевозок направлена скорее на ослабление, чем на усиление детализации, как, например, в Монреальской конвенции и в новой КМЖП–ММК. Кроме того, Проект документа в настоящий момент содержит предусмотренную уже известную по Гаагским правилам и вызывающую много споров обязанность в отношении надлежащей осмотрительности в целях обеспечения мореходности [пункт a) статьи 5.4], а также исключения (статья 6.1.3), хотя в Проекте документа они сформулированы скорее как презумпция отсутствия вины, а не как основания для освобождения от ответственности. Это идет вразрез с усилиями по гармонизации конвенций о перевозке грузов, предпринимаемыми с 1950 года и направленными в значительной мере на то, чтобы избегать слов или выражений, заимствованных из национального законодательства, и тем самым не подвергать национальные суды искушению применять знакомое и принятое в данной стране толкование, что препятствует гармонизации.

124. Вышеизложенное, как представляется, свидетельствует о том, что общий недостаток принципа "от двери до двери", в том числе комплексной системы, изложенной в Проекте документа, состоит в том, что он может привести в определенных обстоятельствах к применению документа о морских перевозках к другим видам перевозок. Однако обзор критических замечаний, возможно, покажет Рабочей группе, что большинство, если не все из этих проблем можно смягчить посредством тщательной доработки.

## V. Предлагаемые решения

125. В нижеследующих пунктах приводятся различные варианты для рассмотрения Рабочей группой. Некоторые из выдвинутых предложений представляют более общие варианты, касающиеся подхода, который может быть принят Рабочей груп-

пой, в то время как другие являются очень конкретными решениями по разработке проекта. Несмотря на то что различные варианты рассматриваются ниже под отдельными заголовками, они не предлагаются как взаимоисключающие, и их не следует расценивать как несовместимые друг с другом. Рабочая группа может пожелать рассмотреть эти варианты по отдельности или в сочетании.

## **A. Конвенция или типовые правила?**

126. Новый международный режим морских перевозок может быть введен посредством конвенции, пересмотра или в форме набора типовых договорных правил. Оптимальным средством обеспечения применения единообразной системы является международная конвенция. Однако в последние годы подход, основанный на международных конвенциях, оказался не полностью оправданным, о чем свидетельствуют результаты применения Конвенций о смешанных перевозках и Гамбургских правил.

127. Далее высказывалось мнение, что чем больше детализирован проект и чем шире круг государств, стремящихся достичь договоренности, тем меньше вероятность успешного завершения переговоров о принятии международной конвенции. Кроме того, конвенции могут расцениваться как менее гибкие, и в них сложно вносить изменения и корректировки в соответствии с новыми, меняющимися обстоятельствами. На это можно возразить, что договоренности в отношении международного документа легче достичь на региональном, нежели на всемирном уровне. Возможно, это так, но региональная разработка режимов в данной области только еще более усугубит существующую неопределенность и, скорее всего, не приведет к созданию единообразной и предсказуемой системы для осуществления морских перевозок грузов в мировом масштабе.

128. Правила ЮНКТАД/МТП вступили в силу в январе 1992 года, и, по мнению некоторых, они становятся все более популярными. Эти Правила сочетают единообразную систему с комплексной системой. Предусмотренные в них положения об ответственности унифицированы и достаточно схожи с аналогичными положениями Гаагско-Висбийских правил. Что касается пределов ответственности, Правила ЮНКТАД/МТП предусматривают комплексную систему: применяются нормы обязательной в иных случаях применимой конвенции или национального законодательства. Можно было бы принять новую морскую конвенцию, охватывающую перевозку грузов "от порта до порта", и параллельно ввести типовые договорные правила, охватывающие любые виды транспорта, дополняющие морскую перевозку. Очевидно, что принятие типовых правил, а не конвенции, происходит быстрее, чем принятие и вступление в силу конвенции. Вероятно, это справедливо и в случае сравнения процедур принятия конвенции и типовых правил в сочетании и принятия единой конвенции по перевозкам "от двери до двери". Однако один из явных недостатков принятия договорных правил вместо конвенции, безусловно, состоит в том, что правила не имеют статуса правовых норм, имеющих обязательный характер, и это уменьшает вероятность достижения единообразного подхода. Кроме того, такие договорные правила могут вступить в противоречие с обязательными положениями определенных конвенций.

129. Исследования в области режимов смешанных перевозок продолжаются. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК) изучает возможность согласования и гармонизации режимов ответственности для сме-

шанных перевозок, а ЮНКТАД продолжает рассматривать вопрос о целесообразности введения полного режима смешанных перевозок<sup>18</sup>. Наиболее точным решением проблемы существующих несоответствий представляется достижение договоренности о широко приемлемой конвенции о смешанных перевозках, однако попытки создания такой системы пока успеха не имели. В таком случае есть еще одна возможность – дождаться результатов этих исследований и на промежуточный период разрешить регулирование международных морских перевозок грузов в соответствии с существующими морскими конвенциями наряду с Правилами ЮНКТАД/МТП для дополнительных перевозок, а также с другими договорными режимами, установленными отраслью. Однако этот подход будет малоэффективным в аспекте достижения гармонизации и ясности, при этом отсутствуют признаки того, что работа над новой конвенцией о смешанных перевозках действительно начнется. Этот вариант не представляется привлекательным, поскольку он всего лишь отражает текущее состояние дел в отрасли на данный момент, которое все настойчивее требует незамедлительного усовершенствования правового режима в этой области.

## **В. Быстрый и медленный подходы**

130. Еще один возможный подход был предложен одним из респондентов в ответах на вопросник, распространенный секретариатом в 2002 году<sup>19</sup>. Предложенный вариант заключается в решении вопроса реформирования правового режима, регулирующего перевозку грузов, в два этапа. На первом этапе применяется скоростной подход, при котором обсуждается новая конвенция о перевозках "от порта до порта", охватывающая только морской этап перевозки. Второй, медленный подход используется для решения более противоречивых вопросов, касающихся, в частности, наземного этапа перевозки. Далее предполагалось, что этот второй, медленный этап может иметь факультативный характер для договаривающихся государств.

131. Преимущество данного варианта, безусловно, состоит в более высоких темпах заключения "быстрого" документа, который ограничивался бы перевозкой "от порта до порта". Однако нет никаких гарантий, что принятие такого документа пройдет значительно быстрее. Далее, откладывание таким образом острых вопросов может оказаться недостаточным для урегулирования проблем, которые стали весьма актуальными для отрасли, и к тому же оно не обеспечит необходимой гармонизации.

## **С. Варианты, сохраняющие комплексный подход**

132. Хотя комплексное решение, изложенное в статье 4.2.1 Проекта документа, может представлять реальное средство продвижения вперед в целях заключения конвенции о перевозке "от двери до двери", возможны варианты подхода, предусмотренного в Проекте документа, а также другие варианты. В следующих разделах приводится ряд возможных вариантов, использующих комплексный подход.

<sup>18</sup> См. Доклад ЮНКТАД "Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument", там же, примечание 9.

<sup>19</sup> См. A/CN.9/WG.III/WP/28, page 27.

## 1. Подход по принципу "один вид транспорта плюс"

133. Данный предлагаемый подход стремится обеспечить долгосрочное решение проблемы смешанных перевозок и будет действовать совместно с комплексной системой, описанной в статье 4.2.1 Проекта договора. В целях уменьшения неопределенности в отношении возможной коллизии между сферами применения Проекта документа и конвенций о перевозке одним видом транспорта в положения о сфере применения каждой конвенции о перевозке одним видом транспорта могут быть внесены поправки, с тем чтобы уточнить, что они применяются к определенному типу договора, определяемому посредством ссылки на один или более видов транспорта.

134. На самом деле, подход по принципу "морская перевозка плюс другой вид транспорта", при котором предлагаемое применение Проекта документа будет охватывать перевозку "от двери до двери" груза, полностью или частично транспортируемого морем (см. пункт 8, выше), мог бы распространяться и на другие виды транспорта. На самом деле, каждая конвенция о перевозке одним видом транспорта была бы расширена и включала бы любой другой вид перевозок, предшествующий конкретному виду перевозки или следующий за конкретным видом перевозки, который составляет предмет данной конвенции о перевозке одним видом транспорта. Поскольку сферы применения различных конвенций о перевозке одним видом транспорта будут пересекаться, подход по принципу "один вид транспорта плюс" требует, чтобы каждая конвенция о перевозке одним видом транспорта содержала аналогичное положение о коллизии конвенций.

135. Такое расширение сферы применения конвенций о перевозке одним видом транспорта будет означать, что смешанные перевозки могут быть охвачены одной из возможных нескольких конвенций и что сторонам придется выбирать, какая конвенция будет применяться ко всей перевозке в целом. На практике выбор будет определяться рынком. Если грузоотправитель запросит у европейского железнодорожного перевозчика расценки на смешанную перевозку, он, вероятно, получит расценки, предлагаемые на условиях, которые являются привычными для такого железнодорожного перевозчика, то есть на условиях КМЖП–ММК. Аналогичным образом европейский дорожный перевозчик, скорее всего, представит расценки на условиях КДПГ. Для большей ясности каждая конвенция о перевозке одним видом транспорта будет также включать положение о коллизии конвенций.

136. Одно из преимуществ такой общей схемы состоит в том, что единый договор и единый комплекс условий будут применяться ко всей перевозке в целом. Далее, экспедиторы смогут предложить альтернативный набор правил смешанной перевозки по другим ценам, позволяя тем самым рынку со временем отрегулировать условия.

137. Недостаток системы "один вид транспорта плюс" в целом состоит в том, что она требует внесения поправок в каждую из существующих конвенций о перевозке одним видом транспорта. Более того, такие изменения должны будут вноситься согласованно и включать аналогичные положения о коллизии конвенций. На это потребуется время, что замедлит процесс работы над Проектом документа. В результате, даже если Рабочая группа примет такую систему "один вид транспорта плюс", положение, соответствующее проекту статьи 4.2.1, должно будет оставаться в силе в этот промежуточный период. На более позднем этапе проект статьи 4.2.1 может быть заменен (например, посредством дополнительного протокола) новым положением о

коллизии конвенций, учитывающим применение других конвенций к морскому этапу международных перевозок.

## **2. Канадское предложение**

138. При подготовке к десятой сессии Рабочей группы в сентябре 2002 года правительство Канады внесло предложение (A/CN.9/WG.III/WP.23), касающееся сферы применения и структуры Проекта документа. В свете дискуссии, проходившей на девятой сессии Рабочей группы, относительно сферы применения Проекта документа на основе перевозки "от двери до двери" или "от порта до порта" были представлены три альтернативных варианта.

### **а) Вариант 1**

139. Первый вариант предполагает продолжить работу над существующим Проектом документа, в том числе проектом статьи 4.2.1, но с добавлением оговорки, дающей договаривающимся государствам возможность решать, выполнять или не выполнять условия этой статьи и соответствующих правил, регулирующих перевозку грузов до или после перевозки морем.

140. Одно из преимуществ данного варианта состоит в том, что он способствует восстановлению единообразных правовых норм в области режима морских перевозок, а также устанавливает единообразие в отношении других, дополнительных видов перевозки. В то же время договаривающиеся государства, которые не стремятся к унификации правил сквозной перевозки "от двери до двери", тем не менее, могут участвовать в новом режиме морских перевозок с возможностью отзыва оговорки в будущем в целях применения Проекта документа по принципу "от двери до двери". Дополнительным преимуществом данного варианта является то, что, поскольку оговорка делается в момент ратификации, не возникнет путаницы с тем, какие договаривающиеся государства применяют все положения документа, а какие делают оговорку относительно применения документа к перевозкам по внутренним водным путям в соответствии со статьей 4.2.1.

### **б) Вариант 2**

141. Второй представленный вариант предполагает продолжение работы над существующим Проектом документа, в том числе проектом статьи 4.2.1, но с добавлением слов "или национального законодательства" после слов "международной конвенции" в проекте пункта 4.2.1.

142. И в этом случае преимущество данного варианта состоит в том, что он устанавливает единообразие на период морских перевозок, оставляя возможность введения правил, касающихся дополнительных видов перевозки, на уровне национального законодательства тех договаривающихся государств, которые предпочтут поступить таким образом. Недостатком данного варианта является то, что, поскольку никакие заявления не регистрируются, будет труднее установить, какое законодательство применяется в конкретном договаривающемся государстве.

143. Было также предложено, что как в варианте 1, так и в варианте 2 проект статьи 4.2.1 мог бы быть также подвергнут дальнейшему развитию в том, что касается ответственности за неустановленные повреждения.

**с) Вариант 3**

144. Третий вариант в данном предложении предполагает пересмотр существующего Проекта документа с установлением четырех отдельных глав. Глава 1 будет касаться определений и всех положений, общих для глав 2, 3 и 4. Глава 2 будет содержать положения, регулирующие перевозку грузов морем по принципу "от порта до порта".

145. Глава 3 будет содержать положения, регулирующие перевозку грузов морем и другими видами транспорта до или после морской перевозки, то есть по принципу "от двери до двери". Возможны две основные модели охвата принципа "от двери до двери". Первая модель представляет собой единообразную систему, которая устанавливает единый режим, применимый в равной мере ко всем видам транспорта при перевозке "от двери до двери". Вторая модель представляет собой комплексную систему, аналогичную единообразной системе, но содержащую при этом положения, которые заменяют единообразную систему в случаях, когда какая-либо международная конвенция применима к внутреннему этапу перевозки по договору перевозки грузов морем и когда очевидно, что утрата или повреждение произошли исключительно в ходе внутренней перевозки.

146. Глава 4 содержит заключительные положения и оговорки, в том числе положение о *прямых* оговорках в отношении главы 2 для тех договаривающихся государств, которые намерены применять новый документ в отношении смешанных перевозок грузов по принципу "от двери до двери"; или в отношении главы 3 для тех договаривающихся государств, которые намерены применять новый документ только к перевозкам грузов по принципу "от порта до порта".

147. Этот третий вариант также способствует гармонизации международного права относительно перевозки грузов, признавая оба подхода – "от порта до порта" и "от двери до двери" – соответственно, в главах 2 и 3. Еще одно преимущество этого варианта состоит в том, что он позволяет четко определить, какие договаривающиеся государства придерживаются режима морских перевозок, предусмотренного в главе 2, и какие договаривающиеся государства придерживаются режима смешанных перевозок, предусмотренного в главе 3.

148. Дополнительное преимущество этого варианта состоит в том, что он укрепляет долгосрочные перспективы достижения единообразия, поскольку договаривающимся государствам, придерживающимся только главы 2, достаточно для присоединения к главе 3 отозвать свою оговорку в отношении последней. Это может обеспечить существенное улучшение системы, представленной в Варианте 1: в случае отзыва оговорки договаривающимся государством добавится еще один единообразный ряд, поскольку положения главы 3 будут применяться автоматически. Более того, автоматическое применение положений главы 3 позволит избежать путаницы, если договаривающееся государство, отзывающее свою оговорку, приняло другие региональные конвенции о перевозке грузов.

149. Еще одно потенциальное преимущество этого третьего варианта состоит в том, что в случае принятия решения о выборе комплексной системы (вместо единообразной системы) в главе 3 режим морских перевозок в этой главе может быть идентичным тому, что предусмотрен в главе 2, и тем самым будет достигнуто максимально широкое единообразие правовых норм в области морских перевозок. Кроме того, выбор в пользу комплексной системы в главе 3 позволит упростить третий

вариант следующим образом: глава 1 может содержать определения и все положения, общие для глав 2, 3 и 4; глава 2 может содержать положения, регулирующие морскую перевозку грузов, то есть по принципу "от порта до порта"; глава 3 может содержать положения, регулирующие перевозку грузов другими дополнительными видами транспорта до или после морской перевозки, то есть перевозку "от двери до двери"; и глава 4 может содержать заключительные положения и оговорки, в том числе прямую оговорку относительно главы 3 для тех договаривающихся государств, которые намерены применять новый документ только в отношении морской перевозки грузов "от порта до порта".

### **3. Шведское предложение**

150. На случай, если Рабочая группа решит, что Проект документа должен распространяться на перевозку "от двери до двери", шведское предложение (A/CN.9/WG.III/WP.26) направлено на приведение текста Проекта документа в большее соответствие с существующими международными конвенциями, а также с существующими национальными режимами ответственности, имеющими обязательный характер, особенно в отношении дорожных и железнодорожных перевозок. По мнению правительства Швеции, существующий текст Проекта документа в случае его принятия вступит в противоречие с КДПГ и КМЖП–ММК. Отмечается, что во многих европейских государствах режим ответственности, предусмотренный в Проекте документа, также вступит в противоречие с национальными режимами ответственности, имеющими обязательный характер, которые приведены в соответствие с существующими режимами, предусмотренными в КДПГ и КМЖП–ММК.

151. В целях решения этих проблем правительство Швеции предложило внести в текст проекта статьи 3.1 изменения, уточняющие, что Проект документа применим, только если договор перевозки действительно является договором морской перевозки, но не договором перевозки дорожным или железнодорожным транспортом, по которому на этапе морской перевозки грузовик или вагон перевозится паромом. Высказывается мнение, что, если текст остается без изменений, то в последнем случае будут применимы как Проект документа, так и КДПГ или КМЖП–ММК, соответственно. По мнению правительства Швеции, это создаст коллизию между данными конвенциями.

152. В проект статьи 4.2.1 предлагается ввести исключение для национальных режимов ответственности. Это делается во избежание коллизий между Проектом документа и национальными режимами ответственности, имеющими обязательный характер. Во многих странах, являющихся участниками КДПГ и КМЖП–ММК, национальные режимы ответственности по данным видам транспорта приведены в соответствие с этими международными конвенциями. Если будет принято правило, предусмотренное в проекте статьи 4.2.1, всем странам потребуется вводить третий режим ответственности в отношении дорожных и железнодорожных перевозок грузов. Третий режим ответственности будет отличаться от существующих режимов ответственности, которые (в отличие от Проекта документа) строятся на основе строгой ответственности.

153. Правительство Швеции также высказало мнение, что важно привести режим ответственности в Проекте документа в соответствие с существующими режимами в дорожной и железнодорожной перевозках грузов в целях создания конвенции о действительно смешанных перевозках. Поэтому правительство Швеции предложило

внести изменения в положения Проекта документа об исчислении компенсации, а также включить положения о повреждениях с неустановленным местом происхождения. В целях защиты грузоотправителя по договору предлагается, чтобы перевозчик имел право только на использование максимального уровня предела ответственности, предусмотренного национальным или международным режимом ответственности, имеющим обязательный характер и регулирующим данный вид транспорта. Высказывается мнение о том, что причина довольно низкого уровня предела ответственности в морских перевозках в данном случае не имеет значения и что повреждения с неустановленным местом происхождения обычно касаются достаточно небольшого объема груза и, как правило, выявляются в месте сдачи груза.

#### **D. Итальянское предложение**

154. После десятой сессии Рабочей группы, проходившей в сентябре 2002 года, правительство Италии внесло предложение (A/CN.9/WG.III/WP.25). Италия высказала мнение, что идеальным решением был бы единообразный набор правил, применимых ко всей перевозке, а не комплексная система, даже и с ограниченной сферой применения, поскольку, как представляется, комплексная система порождает неопределенность. Однако Проект документа должен применяться только к договору между грузоотправителем по договору и перевозчиком, в то время как регрессный иск, в случае его предъявления, со стороны перевозчика к исполняющему перевозчику должен по-прежнему регулироваться конкретными правилами, применимыми к данному виду перевозки, будь то морская, дорожная или железнодорожная перевозка. Проект договора не должен применяться к претензиям грузоотправителя по договору к исполняющему перевозчику, поскольку это также породит неопределенность, хотя и в ином контексте: в данном случае эта неопределенность касается исполняющего перевозчика, который может даже не знать, какие правила применяются к договору между перевозчиком и грузоотправителем по договору, поскольку исполняющий перевозчик не является стороной этого договора.

155. Применение Проекта документа к претензиям грузоотправителя по договору к исполняющему перевозчику может привести к коллизии между Проектом документа и транспортной конвенцией, применимой к транспортировке, которую выполняет исполняющий перевозчик.

156. В соответствии с этим предложением необходимо ограничить определение термина "исполняющая сторона" лицами, не являющимися исполняющим перевозчиком, а также добавить определение термина "исполняющий перевозчик". Это изменение может быть внесено посредством добавления к существующему определению в статье 1.17 Проекта документа после слов «"Исполняющая сторона" означает любое лицо помимо перевозчика» слов "и исполняющего перевозчика (исполняющих перевозчиков)" и добавления следующего нового определения:

«"Исполняющий перевозчик" означает лицо, которое по просьбе перевозчика выполняет полностью или частично перевозку грузов либо морем, либо [иным видом транспорта] [железнодорожным или дорожным транспортом]».

157. Однако, во избежание возможных деликтных исков грузоотправителя по договору к исполняющему перевозчику, можно предусмотреть, что иск грузоотправителя по договору к исполняющему перевозчику регулируется правилами, которые

применялись бы, если бы иск к исполняющему перевозчику был предъявлен перевозчиком. Приняв такой принцип, Рабочая группа может рассмотреть вопрос о том, какой юридический метод можно было бы использовать для достижения такого результата: например, юридический переход к грузоотправителю по договору прав перевозчика в отношении исполняющего перевозчика.

158. В соответствии с вышеизложенными пунктами 62–71 итальянское предложение рассматривает положения других транспортных конвенций (КДПГ, КМЖП–ММК и КППВ) с целью определения, не возникнет ли коллизия с Проектом документа, и приходит к отрицательному ответу.

## **Е. Варианты, исходящие из регулирования обязательств исполняющих сторон**

159. Было высказано мнение, что главный принцип, лежащий в основе данного набора вариантов, состоит в том, что Проект договора должен быть конвенцией, применяемой "от двери до двери" в отношениях между сторонами договора перевозки, то есть что "перевозчик" (согласно определению в статье 1.1 Проекта договора) несет ответственность перед другой стороной договора перевозки в соответствии с единообразными условиями Проекта договора (не на "комплексной" основе) с момента получения груза (согласно проекту статьи 4.1.2) до сдачи груза (согласно проекту статьи 4.1.3) ("период перевозки от двери до двери").

160. Несмотря на то что на данный момент полный охват "от двери до двери", возможно, неосуществим, этот набор вариантов исходит из того, что, по крайней мере, в отношениях между непосредственными сторонами договора перевозки Проект документа должен применяться единообразно и по принципу "от двери до двери". Это особенно справедливо, если новая Конвенция направлена на стимулирование максимально возможного применения единообразного режима к перевозке "от двери до двери". Преимущество возложения ответственности на перевозчика по договору на одних и тех же условиях от получения до сдачи груза заключается в том, что это обеспечивает предсказуемость для сторон договора: грузовладельцы знают, что они, как минимум, будут иметь основания для возбуждения иска по условиям Проекта документа против стороны, взявшей на себя обязательство по выполнению перевозки, а перевозчик по договору знает заранее, на каких условиях он будет нести ответственность перед грузовладельцами.

161. Было высказано мнение, что введение комплексной системы ответственности заключается не в ее реализации в отношении перевозчика по договору, а скорее в определении правил на случай коллизии между новой Конвенцией и уже существующими конвенциями о перевозках одним видом транспорта, например конвенциями о дорожной или железнодорожной перевозке (КДПГ и КМЖП–ММК). Возможность возникновения коллизии вызывает особую обеспокоенность в связи с ответственностью исполняющих сторон (в той мере, в какой соответствующими исполняющими сторонами могут являться, например, европейские автодорожные или железнодорожные перевозчики). Этот вопрос рассматривается в пунктах 166–176 и 181–185, ниже. Другая потенциальная коллизия, вызывающая обеспокоенность, связана с соглашением между перевозчиком, осуществляющим перевозку "от двери до двери", и перевозчиком по договору, осуществляющим перевозку одним видом транспорта. Однако эта обеспокоенность, как представляется, лежит вне сферы применения Про-

екта договора, поскольку такое соглашение не будет квалифицироваться как "договор перевозки" в случае отсутствия морского этапа.

162. Не должно возникать коллизий между Проектом договора и либо КДПГ, либо КМЖП–ММК в отношении ответственности перевозчика по договору "от двери до двери". Несмотря на высказывания о том, что сегменты перевозки "от двери до двери" могут попасть в сферу применения КДПГ или КМЖП–ММК (или обеих), в целом договор перевозки "от двери до двери" (который согласно определению, данному в статье 1.5 Проекта договора, включает в себя перевозку морем) не будет, как правило, подлежать действию ни КДПГ, ни КМЖП–ММК.

163. Далее, применение комплексного подхода может не ограничиться потенциальными коллизиями с конвенциями о перевозках одним видом транспорта. Некоторые договаривающиеся государства могут предпочесть сохранение действия своего собственного внутреннего законодательства в отношении внутренних наземных перевозок. В таких случаях комплексный подход может еще более усложнить решение вопроса о том, какие правовые нормы применимы к различным сегментам перевозки "от двери до двери".

164. Кроме того, хотя более высокий предел ответственности, определяемой весом, в других режимах перевозки грузов в целом предусматривает больший размер возмещения, чем традиционные режимы морских перевозок, нет никаких гарантий, что то же самое предусмотрит внутреннее законодательство. На самом деле может быть так, что некоторые национальные законодательства позволят наземному перевозчику избежать всякой ответственности по договору. Таким образом, если и в той мере, в какой проект статьи 4.2.1 закрепит действия таких национальных законов, этот комплексный подход может позволить перевозчику по договору избежать любой ответственности за наземный сегмент перевозки и оставит владельца груза без какого-либо возмещения.

165. Было высказано мнение, что приведенные ниже варианты могут обеспечить сохранение возможности более высокого размера возмещения для лица, предъявляющего претензию по грузу (если утрата или повреждение произошли в период, на который распространяется какая-либо другая норма права, предусматривающая более высокий размер ответственности), что не предполагает включения в Проект договора Конвенции обязательной комплексной системы, применимой к сторонам договора перевозки.

#### **1. Вариант 1 – Основные принципы**

166. Основные принципы данного Варианта 1 сводятся к следующему:

а) На "исполняющую сторону" (согласно широкому определению, предложенному в документе) A/CN.9/WG.III/WP.21, а именно в пункте 14, следующем в Проекте документа за проектом статьи 1.17, содержащей определение "исполняющей стороны", распространяется финансовая и иная ответственность, налагаемая на перевозчика в соответствии с Проектом документа, при этом он вправе пользоваться правами и иммунитетам перевозчика, предусмотренными Проектом документа:

- i) в период, когда груз находится на ее попечении; и
- ii) в любой другой момент времени в той мере, в какой она участвует в выполнении любых из действий, предусмотренных договором перевозки,

если в момент ратификации им Проекта документа договаривающееся государство, в котором происходит соответствующее событие, сделало оговорку о его нераспространении на соответствующую исполняющую сторону.

b) Договаривающееся государство не может сделать оговорку о его нераспространении на:

- i) морских перевозчиков;
- ii) исполняющие стороны в той мере, в какой груз находится на их попечении в течение этапа морской перевозки "от порта до порта"; или
- iii) исполняющие стороны в той мере, в какой они участвуют в выполнении любых из действий, предусмотренных договором перевозки, на этапе морской перевозки "от порта до порта".

c) Относительно:

периода (если таковой имеется) после получения груза (согласно проекту статьи 4.1.2), но до прибытия груза в порт погрузки ("период от двери до порта");

и

периода (если таковой имеется) после перемещения груза из порта разгрузки, но до сдачи груза (согласно проекту статьи 4.1.3) ("период от порта до двери"), договаривающееся государство в отношении исполнения договора перевозки в пределах своей территории может сделать оговорку о нераспространении действия на:

- i) все исполняющие стороны; или
- ii) конкретные категории исполняющих сторон (например, все железнодорожные перевозчики; все дорожные перевозчики; все исполняющие стороны, которые физически не выполняют обязанностей перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении перевозки, обработки, хранения или складирования груза); или
- iii) конкретные категории исполняющих сторон в конкретных обстоятельствах (например, дорожные перевозчики в той мере, в какой они регулируются КДПГ; дорожные перевозчики в той мере, в какой они регулируются конкретным национальным законодательством, применимым к дорожным перевозчикам).

d) Проект документа заменяет все иные основания для предъявления иска (вытекающего как из договора, так и из деликта или иного основания) против i) перевозчика; и ii) всех исполняющих сторон, на которых распространяется действие Проекта договора (то есть против всех исполняющих сторон, в отношении которых соответствующее договаривающееся государство не сделало оговорки о нераспространении Проекта документа). В той мере, в какой на исполняющую сторону не распространяется действие Проекта документа, ее потенциальная ответственность регулируется любыми правовыми нормами, которые были бы применимы в случае отсутствия Проекта документа. Проект документа не заменяет законодательства, применимого в иных случаях.

## 2. Вариант 1 – Комментарий к основным принципам

167. В соответствии с пунктом а) принципа 1 в пункте 166, выше, на все исполняющие стороны по презумпции распространяется действие новой Конвенции. Это согласуется с основополагающим положением, что применение Конвенции должно быть максимально приближено к подходу "от двери до двери". Однако в той мере, в какой такой охват будет чрезмерно широким, пункт а), принцип 1 позволяет Договаривающему государству сделать оговорку о нераспространении на исполняющие

стороны, осуществляющие внутренние перевозки, которых оно не желает подчинить действию новой Конвенции. Таким образом, новая Конвенция будет применяться "от двери до двери", за исключением конкретных случаев, когда существует выраженная заинтересованность государства в ограничении ее применения.

168. Пункты b) и c) принципа 1 уточняют возможности для Договаривающегося государства сделать оговорку о нераспространении. Согласно пункту b) принципа 1 Договаривающееся государство не может сделать оговорку о нераспространении на основные стороны, осуществляющие морские перевозки в сегменте "от порта до порта". Допущение сужения сферы применения с исключением из нее основных сторон, осуществляющих морские перевозки "от порта до порта", было бы шагом назад по сравнению с ныне действующим режимом.

169. В практическом смысле пункт b) принципа 1 обеспечивает, что, по крайней мере, морские перевозчики и те, кто действует в районе порта, например стивидоры и операторы терминалов, будут полностью подчинены действию новой Конвенции.

170. Согласно пункту c) принципа 1 Договаривающееся государство может сделать оговорку о нераспространении на некоторые или все исполняющие стороны в пределах своей территории. Форма оговорки будет зависеть от мотивов такого решения Договаривающегося государства. Например, если Договаривающееся государство приходит к выводу, что лицо, предъявляющее претензии по грузу, не имеет прямых оснований для иска против исполняющей стороны по существующим правовым нормам и что нецелесообразно признавать новое основание для иска согласно Конвенции, если ранее таковых не существовало, то государство может сделать оговорку о нераспространении в соответствии с подпунктом i) пункта c) принципа 1. Тогда в данном государстве ни одна исполняющая сторона не будет нести ответственность в соответствии с Конвенцией.

171. Или если Договаривающееся государство посчитает, что оно не хочет подчинять конкретную отрасль (например, железную дорогу) действию Конвенции, то оно может сделать оговорку о нераспространении в соответствии с подпунктом ii) пункта c) принципа 1. В этом государстве отрасль будет продолжать действовать так же, как и прежде, и Конвенция на нее никак не повлияет.

172. Если Договаривающееся государство предпочитает узкое определение термина "исполняющая сторона", изложенное в статье 1.17 существующего Проекта документа, тогда оно также может сделать оговорку о нераспространении в соответствии с подпунктом ii) пункта c) принципа 1, за исключением применения Конвенции в отношении "всех исполняющих сторон, которые физически не исполняют обязанностей перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении перевозки, обработки, хранения или складирования груза".

173. И наконец, Договаривающиеся государства, желающие сохранить применение таких режимов перевозки одним видом транспорта, как КДПГ и КМЖП–ММК, и другие государства, желающие сохранить применение своих внутренних законов, могут сделать оговорку о нераспространении в соответствии с подпунктом iii) пункта c) принципа 1.

174. Пункт d) принципа 1 уточняет последствия оговорки о нераспространении. В соответствии с пунктом d) принципа 1 отдельная категория исполняющих сторон будет либо подпадать под сферу применения Конвенции, либо останется за пределами

ее действия. Вопрос об исполняющих сторонах, подпадающих под действие Конвенции, будет частью общего компромисса, который должен быть заключен в соответствии с данным режимом. Они будут нести ответственность согласно Конвенции, но будут полностью защищены ее исключениями и ограничениями, в том числе автоматической "гималайской"<sup>20</sup> защитой.

175. Исполняющие стороны, оставшиеся за пределами действия Конвенции, не будут участвовать в компромиссе, а Конвенция никак не скажется на них. Они не будут подлежать ответственности в соответствии с Конвенцией и не будут ею защищены. Их ответственность останется в рамках действующего законодательства. В той мере, в какой действующие правовые нормы (или внутреннее законодательство, кроме Конвенции) разрешает исполняющей стороне претендовать на защиту согласно гималайской оговорке, Конвенция не будет отказывать в такой защите, однако она и не предоставит защиту автоматически (как предусмотрено статьей 6.3.3 существующего Проекта документа).

176. Недостаток данного варианта касается любого режима, который не охватывается полностью принципом "от двери до двери": если определенные исполняющие стороны находятся вне сферы применения Конвенции, то к ним может быть предъявлен иск по любым правовым нормам, применимым в иных случаях (если только Конвенция не запрещает полностью предъявлять иски к исполняющим сторонам, как предусматривает Вариант 2). В результате могут возникнуть вводящее в заблуждение совмещение противоречащих друг другу режимов ответственности и множественность исков.

### **3. Вариант 2 – Основной принцип**

177. Основной принцип Варианта 2 состоит в том, что все иски, подаваемые грузовладельцами за повреждение груза, регулируются условиями Проекта документа и могут быть предъявлены только против перевозчика по договору. В Варианте 2 не предусматривается возможность оговорки о нераспространении.

### **4. Вариант 2 – Комментарий к основному принципу**

178. В этом варианте иск в соответствии с условиями Проекта документа является единственным средством правовой защиты против перевозчика по договору. Более того, он запрещает грузовладельцам подавать иски против исполняющей стороны (в соответствии с Проектом документа, по контракту, из деликта и на ином основании). В таком случае получение возмещения от исполняющей стороны ложится на перевозчика по договору, что может входить, а может и не входить в сферу применения Документа.

179. Подход, принятый в Варианте 2, имеет ряд преимуществ. Во-первых, грузоотправители по договору являются коммерческими сторонами, которые могут выбирать перевозчика по договору, отвечающего их требованиям относительно повреждений груза, и при этом грузополучатели могут также предусмотреть те же условия в

---

<sup>20</sup> Термин «автоматическая "гималайская" защита» относится к виду защиты, который предусмотрен статьей 6.3.3 Проекта документа и согласно которому исполняющая сторона получает защиту, обычно предоставляемую действующей гималайской оговоркой без необходимости включения гималайской оговорки в коносамент. Гималайская оговорка в коносаментах распространяется на указанные третьи стороны исключения, ограничения, основания для освобождения от ответственности и иммунитет перевозчика в соответствии с данным коносаментом.

договорах купли-продажи. Во-вторых, именно перевозчик по договору предлагает услуги, нанимает субподрядчиков и находится в наиболее удобном положении для предъявления претензий. В-третьих, обычно грузоотправители по договору не знают конкретные исполняющие стороны или не полагаются на них. Кроме того, при таком подходе заранее ясно, какой режим ответственности будет применяться, а также кто будет заниматься претензиями и нести ответственность за урегулирование исков, так что все стороны могут соответствующим образом планировать свои действия. Далее, подход Варианта 2 позволит избежать сложных судебных разбирательств и наличия нескольких ответчиков. И наконец, этот вариант обеспечивает предсказуемость, позволяющую сторонам обсуждать условия перевозки, зная о том, какие нормы будут применяться при урегулировании споров.

180. Недостатком подхода Варианта 2 является то, что он исключает предъявление исков (в соответствии с Проектом документа, из деликта или на ином основании) к исполняющей стороне, которая фактически причинила ущерб. В случае несостоятельности перевозчика по договору или его подсудности только в юрисдикции, которая не устраивает грузовладельца, такой владелец может остаться без реальных средств правовой защиты. Кроме того, этот подход ограничивает размер возмещения для грузовладельца пределом ответственности, предусмотренным в Проекте документа, даже если другой правовой режим, применимый в ином случае, допускает более высокое возмещение.

#### **5. Вариант 3 – Основной принцип**

181. Как и Вариант 1, Вариант 3 позволяет государству сделать оговорку о нераспространении действия новой Конвенции в отношении определенных исполняющих сторон. Основной принцип Варианта 3 состоит в том, что судебные иски в соответствии с Проектом документа будут исключительным средством правовой защиты, доступным грузовладельцу, против перевозчика за повреждение груза во время перевозки "от двери до двери". Кроме того, иск за такое повреждение не может быть предъявлен к исполняющей стороне, если только на момент ратификации государством не укажет, что оно сохраняет все основания для возбуждения иска, применимые в иных случаях. (Государство может сделать оговорку о нераспространении действия на определенные исполняющие стороны, как это описано в Варианте 2, см. пункты 166–176, выше.)

#### **6. Вариант 3 – Комментарий к основному принципу**

182. Вариант 3 сочетает элементы Вариантов 1 и 2. Он меняет противоположным образом презумпцию неисполнения обязательств, предусмотренную в Варианте 1, и расширяет ее с включением презумпции (которая в Варианте 2 является прямым запретом), согласно которой не разрешаются никакие иски со стороны грузовладельцев против исполняющей стороны.

183. Вариант 3 направлен на то, чтобы сделать общей нормой иски к перевозчику по договору в соответствии с Проектом документа. Аналогичным образом будет презюмироваться, что все иски со стороны грузовладельца к исполняющим сторонам запрещаются. Страна может сделать оговорку о нераспространении этого запрета и разрешить иски против всех или некоторых исполняющих сторон в соответствии с внутренним законодательством или многосторонними соглашениями.

184. Преимущество подхода, принятого в Варианте 3, состоит в том, что он будет содействовать созданию максимально единообразной системы, при этом давая возможность применять гибкий подход странам с другим законодательством, применимым к наземному этапу перевозки.

185. Однако недостатком Варианта 3 является то, что страна, которая из принципиальных соображений не одобряет устранение таких оснований для иска, может не пожелать вводить в Конвенцию презумпцию отсутствия этих оснований.