



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited

28 July 2003

Russian

Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

12-я сессия

Вена, 6–17 октября 2003 года

Транспортное право: подготовка проекта документа о морской перевозке грузов

Предложение Нидерландов о применении в документе принципа "от двери до двери"

Записка Секретариата

В рамках подготовки к двенадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Нидерландов представило текст предложения, касающегося сферы применения и структуры проекта документа для рассмотрения на сессии Рабочей группы. Текст этого предложения воспроизводится в качестве приложения к настоящей записке в том виде, в каком оно было получено Секретариатом.

Содержание

	<i>Paragraphs</i>	<i>Page</i>
1. Резюме позиции	<i>(a)–(i)</i>	2
2. Общая сфера применения проекта документа ЮНСИТРАЛ	1–3	3
3. Сфера применения других транспортных конвенций	4–9	4
4. Договорный подход может вызвать вопросы толкования	10–15	5
5. Существует ли решение проблемы смешанных перевозок?	16–29	7
– комплексная система	16–17	7
– единообразная система	18–19	7
– система по принципу "один вид транспорта плюс"	20–29	8
Приложение 1. Особенности других конвенций	30–38	11
Приложение 2. Проект текста вместо ст. 1.1 и 2 КДПГ	39–41	15

Приложение

1. Резюме позиции

a) Идея распространения сферы применения проекта документа ЮНСИТРАЛ на перевозку грузов до и/или после этапа морской перевозки укладывается в современную практику: в настоящее время большинство договоров морской перевозки грузов включает перевозку на условиях "от двери до двери". В связи с этим разработка новой конвенции о морской перевозке грузов, касающейся только перевозки "от порта до порта", будет лишена всякого смысла. Это будет всего лишь добавление еще одной конвенции о морской перевозке грузов к уже существующим конвенциям.

b) Практику перевозки грузов "от двери до двери" можно наблюдать и на других видах транспорта. Кроме того, конвенции, касающиеся этих других видов транспорта, в частности самые последние конвенции, отражают определенный подход по принципу "один вид транспорта плюс".

c) Подход по принципу "морской транспорт плюс", выработанный в нынешнем проекте документа, может привести к возникновению проблем коллизии конвенций, поскольку положения о сфере применения существующих конвенций о неморской перевозке грузов не имеют в целом достаточной ясности независимо от того, относятся ли они к определенному виду договора или к определенному способу перевозки?

Если они относятся к определенному виду договора, например к договору перевозки грузов дорожным транспортом, то можно утверждать, что они неприменимы к неморскому этапу морской перевозки грузов на условиях "от двери до двери". Если они относятся к определенному способу перевозки, то можно утверждать, что они применимы также к неморскому этапу морской перевозки грузов на условиях "от двери до двери".

В частности, эта проблема существует в отношении КДПГ.

d) Нидерланды согласны с принятым в проекте документа ЮНСИТРАЛ решением, призванным не допустить коллизии конвенций, а именно: включить статьи 4.2.1 и 4.2.2 в текст проекта документа. Такое комплексное решение ограниченного характера позволяет избегать в максимально возможной степени коллизий с другими конвенциями. Однако в отношении вопросов, не относящихся к материальной ответственности, возможность появления таких коллизий остается.

e) Альтернативными решениями для смешанных перевозок грузов являются i) единообразная конвенция о смешанных перевозках грузов или ii) полная комплексная (т.е. включающая вопросы, не относящиеся к материальной ответственности) конвенция о смешанной перевозке грузов. По мнению Нидерландов, каждое из этих решений имеет серьезные недостатки. Кроме того, до тех пор, пока не будет обеспечена ясность в отношении сферы применения существующих конвенций о перевозке грузов одним видом транспорта, проблема коллизий конвенций в обоих решениях не снимается.

f) Если будет достигнуто понимание того, что для каждого из вышеупомянутых долгосрочных решений проблемы смешанной перевозки грузов требуется согласование положений сферы применения существующих конвенций, регулирующих один способ перевозки грузов, появится и другое долгосрочное решение: изменить любую существующую конвенцию о перевозке одним видом транспорта путем расширения сферы ее применения на другие виды перевозок до или после собственного вида транспорта данной конвенции и добавить аналогичное положение о коллизии конвенций в каждую конвенцию о перевозке одним видом транспорта в соответствии с внесенным изменением. См. пункты 133–137 документа WP.29.

g) Такой общий подход по принципу "один вид транспорта плюс" заслуживает дальнейшего внимания и изучения, поскольку он может обеспечить прорыв в создавшемся в настоящее время тупике относительно любого решения проблемы смешанных перевозок. Такое исследование поможет установить, что система "один вид транспорта плюс" идеально соответствует современной практике, применяемой грузоотправителями и грузоперевозчиками. Кроме того, это поможет решить для Европы вопрос "короткого моря".

h) В случае, если такой общий подход по принципу "один вид транспорта плюс" получит достаточную поддержку, положение о коллизии конвенций, которое необходимо для каждой конвенции, могло бы включать такой вариант, когда коммерческие стороны делают выбор между конвенциями в том случае, если к одной смешанной перевозке грузов на условиях "от двери до двери" можно было бы применить более одной конвенции.

i) Поскольку идея разработки системы "один вид транспорта плюс" в качестве общего решения проблемы смешанных перевозок нуждается в дальнейшем изучении, на данном этапе не существует альтернативы статьям 4.2.1 и 4.2.2. По мнению Нидерландов, общая система "один вид транспорта плюс" не исключает также и ни одного из предложений, упомянутых в пунктах 138–185 документа WP.29. Следовательно, если одно из этих предложений будет также принято, то проект документа ЮНСИТРАЛ, если в конечном итоге будет сочтено целесообразным включить в него общую систему "один вид транспорта плюс", можно будет скорректировать на более позднем этапе (например, путем добавления к нему протокола) без каких-либо последствий для такого принятого предложения.

2. Общая сфера применения проекта документа ЮНСИТРАЛ

1. Проект документа ЮНСИТРАЛ применяется к "договорам перевозки" (в которых место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах) в соответствии со ст. 3.1. Такой "договор перевозки" определяется как "договор, в соответствии с которым перевозчик... обязуется перевезти груз полностью или частично морем" (ст. 1.5). "Перевозчик" определяется как лицо, которое заключает договор в соответствии со ст. 1.1.

2. На основании этих ссылок можно сделать вывод о том, что Проект документа ЮНСИТРАЛ следует договорному подходу. Он применяется к определенному виду договора, имеющего конкретные экономические и эксплуатационные характеристики. Этот вид договора является договором морской перевозки грузов, которая в настоящее время, если не в большинстве, то во многих случаях относится к перевозке на условиях "от двери до двери". Это означает, что грузы перевозятся не только морскими судами, но и другими средствами транспорта, когда такие другие средства транспорта используются для перевозки грузов до или после их перевозки морским судном. Такую сферу применения можно охарактеризовать как "морская перевозка плюс другой вид транспорта".

3. Кроме того, следует иметь в виду, что проект документа ЮНСИТРАЛ охватывает не только вопросы ответственности. Он касается также прав и обязательств сторон по условиям вышеупомянутых "договоров перевозки", что в значительной степени расширяет его сферу применения за пределы ответственности, относящейся только к утрате, повреждению и задержке грузов.

3. Сфера применения других транспортных конвенций¹

4. В Приложении 1 представлено краткое сопоставление с другими конвенциями. Резюме сопоставления содержится ниже в пунктах 5–9.

5. Все транспортные конвенции, упомянутые в Приложении 1, применяются к определенному виду договора перевозки. Также как и проект документа ЮНСИТРАЛ, они следуют принципу договорного подхода. Тем не менее, содержащиеся в них положения о сфере применения могут на практике послужить основанием для возникновения проблем толкования. См. пункт 10.

6. В каждой конвенции о перевозках одним видом транспорта договор перевозки определяется путем ссылки на один вид транспорта, однако они могут в определенной степени, исключая конвенции о морской и дорожной перевозках грузов, включать перевозку другими видами транспорта. Наглядными примерами в этой связи являются:

– Монреальская конвенция, которая охватывает услуги по приему и сдаче грузов (которые географически специально не ограничиваются), а также определенный объем специально оговоренной перевозки грузов дорожным транспортом независимо от того, является ли такая дорожная перевозка национальной или международной.

– КМЖП–ММК 1999 года охватывает "перечисленные" перевозки грузов морским транспортом и по внутренним водным путям независимо от того, относятся ли они к национальным или международным, а также не перечисленные перевозки грузов по национальным дорогам и внутренним водным путям.

¹Ссылки здесь на международно-правовые документы аналогичны ссылкам на эти документы, содержащимся в пункте 6 документа WP.29.

7. Гамбургские правила допускают применение других конвенций к морской перевозке грузов, когда такая морская перевозка не является основным видом транспортировки груза. Примечательно, что такое положение о коллизии конвенций не было использовано в других более поздних конвенциях.

8. В конвенциях о перевозках грузов дорожным, железнодорожным и воздушным транспортом рассматриваются также другие договорные вопросы помимо вопросов ответственности перевозчика за утрату, повреждение или задержку грузов.

9. На основе сопоставления, представленного в Приложении 1, можно сделать вывод о том, что основные особенности общей сферы применения проекта документа ЮНСИТРАЛ, т.е. "договорный подход", система "один вид транспорта плюс" и охват иных договорных вопросов, а не только вопросов ответственности перевозчика, в определенной степени, уже включены в неморские транспортные конвенции.

Основное их отличие от проекта документа ЮНСИТРАЛ заключается в том, что в последнем документе эти особенности получили дальнейшее развитие.

4. Договорный подход может вызвать вопросы толкования

10. Следует признать, что сфера применения положений конвенций о перевозке грузов *одним видом* транспорта может истолковываться так, как если бы такая сфера применения включала международную перевозку, выполняемую "способом по конвенции" на условиях договора *смешанной* перевозки. Таким красноречивым примером в этой связи является международная перевозка грузов дорожным транспортом, которая выполняется до или после перевозки воздушным или морским транспортом. Ст. 1.1 КДПГ может истолковываться в том смысле, что КДПГ применима к таким предшествующим и последующим перевозкам. В конце пунктов 62 и 63 документа WP.29 дается ссылка на "веские" аргументы в пользу такого толкования, которое затем раскрывается в пунктах 115 и 116 документа WP.29. Результат такого толкования состоит в том, что к одному договору смешанной перевозки может быть применено несколько транспортных конвенций.

11. Является ли такое толкование правильным или неправильным, это не вопрос. Оно существует, и в результате может происходить наложение сфер применения проекта документа ЮНСИТРАЛ и конвенций, предметом которых является один вид транспорта. Вследствие этого может возникнуть вопрос о коллизии конвенций. Во избежание таких коллизий (причиной которых является отсутствие ясности положений о сфере применения других транспортных конвенций) в проекте документа ЮНСИТРАЛ была предложена ст. 4.2. Эта статья наделяет приоритетом положения об ответственности перевозчика другой транспортной конвенции.

12. Однако эта ст. 4.2 специально ограничивается вопросами, относящимися лишь к ответственности перевозчика. В ней не рассматриваются возможные коллизии между положениями, содержащимися в различных конвенциях, относящимися к иным вопросам помимо ответственности перевозчика. Что

касается этих "не относящихся к ответственности" вопросов, то невозможно представить себе, что различные части одной транспортной конвенции будут регулироваться коллизионными положениями. Например, если оборотный документ выдается на перевозку груза на условиях "от двери до двери", то не становится ли этот документ необоротным с того момента, когда начинается перевозка дорожным транспортом? Если дело будет обстоять так, то это будет нарушением прав покупателей и продавцов по условиям международного договора купли-продажи товара. Еще один пример: в соответствии с КДПГ право грузоотправителей и грузополучателей давать указания привязано к (определенной копии) выданному документу, в соответствии с которым система КДПГ совершенного отличается от соответствующих положений, содержащихся в проекте документа ЮНСИТРАЛ.

Что касается таких других договорных вопросов, то в проекте документа ЮНСИТРАЛ находят отражение законы, обычаи и практика договора морской перевозки. Эти вопросы могут отличаться и во многих случаях отличаются от подобных вопросов, рассматриваемых в других конвенциях, регулирующих перевозки одним видом транспорта. Действительно, все транспортные конвенции, регулирующие перевозки одним видом транспорта, отражают конкретные обычаи и практику, присущие их видам транспорта.

13. В связи с этим, если произойдет расширение ст. 4.2. и в ней будет предусматриваться полный приоритет *всех* положений конвенции о перевозке грузов по внутренним водным путям, то в итоге будет возникать множество двусмысленных ситуаций в связи с правами и обязательствами сторон, отличных от ответственности перевозчика за утрату, повреждение или задержку грузов. Что касается только положений об ответственности перевозчика, то комплексная система практически реализуема. Но в отношении положений, касающихся других договорных вопросов, помимо ответственности перевозчика, должен быть сделан выбор: к договору смешанных перевозок в целом должны применяться либо такие положения одной конвенции, либо такие положения другой конвенции.

14. В силу того, что проект документа ЮНСИТРАЛ касается договора морской перевозки грузов и его положения об "ответственности неперевозчика" отражают право, обычаи и практику международной торговли, у него нет другого выбора, как установить приоритет своих положений об "ответственности неперевозчика" над соответствующими положениями любой другой транспортной конвенции, которая, отнюдь не бесспорно, в соответствии со своими условиями могла бы применяться к деятельности морского перевозчика на суше.

15. В связи с этим Нидерланды, сознавая, что в соответствии с толкованием, о котором говорится в пунктах 115 и 116 документа WP.29, коллизии конвенций исключить полностью невозможно, считают подобные возможные коллизии неизбежными и в тоже время допустимыми, ввиду того, что любая транспортная конвенция, чтобы получить достаточный уровень поддержки в коммерческих кругах, должна отражать обычаи и практику в сфере конкретного вида транспорта. Однако в конечном итоге принципиальная цель должна заключаться в том, чтобы выработать долговременное решение для договора

смешанной перевозки без возникновения ситуаций, когда возможны коллизии конвенций.

5. Существует ли решение проблемы смешанных перевозок?

16. До сих пор при поиске решения проблемы смешанных перевозок основное внимание уделялось комплексной системе и/или единообразной системе.

Главным преимуществом комплексной системы является тот факт, что, благодаря ее способности автоматически приспосабливаться к конкретным условиям соответствующего вида транспорта, она, не вмешиваясь ни в один из существующих режимов перевозки одним видом транспорта. Однако ее недостатки состоят в том, что (i) она предлагает согласование условий и в этой связи непредсказуемость для грузоотправителя; (ii) применение ответственности к определенному виду транспорта не всегда оказывается возможным, а значит необходима также система остаточной ответственности; и (iii) существует риск пробелов между различными видами транспорта..

17. Следует отметить, что в сфере применения комплексной системы не так уж много внимания было уделено вышеупомянутым "другим договорным вопросам". Ее направленность всегда была сфокусирована на ответственности перевозчика за ущерб, причиненный грузу. По мнению Нидерландов, это равносильно тому, что (по крайней мере) два правовых условия должны быть соблюдены, прежде чем полномасштабную комплексную систему можно будет должным образом применить к договору смешанной перевозки:

- a) скорректировать сферу применения положений каждой конвенции, регулирующей перевозку одним видом транспорта, с тем чтобы пояснить, что такая конвенция применяется к определенному способу перевозки, а не к определенному виду договора, и
- b) включить в текст каждой конвенции, регулирующей перевозку одним видом транспорта, соответствующие положения о коллизии конвенций (что может быть не простой задачей), с тем чтобы избежать коллизий между различными положениями об "ответственности неперевозчика" в рамках соответствующих конвенций, регулирующих перевозку одним видом транспорта.

18. Существующей альтернативой комплексной системе является единообразная система. Такая единообразная система предусматривается Конвенцией о смешанных перевозках 1980 года. Ее основными преимуществами являются легкость применения и предсказуемость ее результата. Тем не менее, Конвенция о смешанных перевозках 1980 года не вступила в силу, как считают, по причине того, что ее положения слишком сильно отступают от практики затрагиваемых коммерческих сторон.

19. Вопрос коллизии конвенций также актуален для Конвенции о смешанных перевозках 1980 года. Толкование положений сферы применения транспортных конвенций, регулирующих перевозку одним видом транспорта, о чем говорится в пунктах 115 и 116 документа WP.29, в равной степени создает коллизии с договорным подходом, предусмотренным Конвенцией о смешанных перевозках 1980 года. Если Конвенция о смешанных перевозках 1980 года должна надлежащим образом сосуществовать с транспортными конвенциями о

перевозке грузов одним видом транспорта, то потребуется также внести коррективы в положения о сфере применения этих конвенций. Следует пояснить, что сфера применения этих конвенций ограничивается договором на определенную перевозку одним видом транспорта и что они не применяются к "их" виду транспорта в случаях, когда этот вид перевозки является частью перевозки по условиям договора о смешанной перевозке.

20. Пункты 17 и 19 позволяют сделать вывод о том, что проблема смешанной перевозки не может быть решена без общей и, желательно, скоординированной корректировки положений сферы применения всех транспортных конвенций о перевозке одним видом транспорта.

21. Как только появится понимание того, что решение проблемы смешанной перевозки требует (скоординированных) корректировок конвенций о перевозке одним видом транспорта, могут появиться другие альтернативные решения проблемы смешанной перевозки помимо комплексной системы и единообразной системы ответственности.

22. Одной из таких других альтернатив является общий подход по принципу "один вид транспорта плюс", о котором говорится в пунктах 133–137 документа WP.29. Этот подход укрепляет, наметившуюся в последних транспортных конвенциях тенденцию расширять сферу их применения с целью дополнительного включения в них перевозок другими видами транспорта. См. пункт 6 выше. Такое расширение не должно ограничиваться национальной перевозкой другими видами транспорта или пригодной перевозкой лишь одним видом транспорта, а осуществляться в отношении любого другого вида перевозки, осуществляемой до или после "собственного способа" перевозки соответствующей транспортной конвенции.

Например, следует сделать так, чтобы КДПГ можно было применять не только к международной перевозке грузов автомобильным транспортом, но и чтобы ее применение продолжалось в том случае, если эти грузы впоследствии будут поступать на железнодорожный транспорт, а также в том случае, если железнодорожный вагон пересекает границу. Аналогичную возможность следует предусмотреть для КМЖП–ММК 1999 года: эта конвенция также должна расширить свою сферу применения с целью включения в нее дополнительных международных дорожных перевозок. В результате две конвенции могли бы в равной мере применяться к одному и тому же виду транспорта. Решение о том, какая конвенция должна фактически применяться в каждом отдельном случае, должно вытекать из положения о коллизии конвенций, которое должно быть включено в обе конвенции. Такое коллизионное положение должно быть в принципе идентичным для обеих конвенций.

23. Такое альтернативное решение проблемы смешанных перевозок соответствует также современной тенденции, когда почти каждый перевозчик, оперирующий одним видом транспорта, предлагает осуществить перевозку в пункты назначения, которые он не обслуживает средствами своего собственного вида транспорта. Он предлагает такую перевозку только потому, что этого хотят его клиенты. И большинство таких перевозчиков предпочитает заниматься этим на тех условиях, на которых они привыкли работать и которые

они и их страховщики хорошо знают. Таким образом, наиболее предпочтительно иметь такое положение о коллизии конвенций, согласно которому в случаях возможного применения не одной конвенции выбор должны делать стороны договора перевозки. Если коммерческим сторонам будет разрешено делать выбор, то можно ожидать, что на практике такой выбор применения между возможными конвенциями едва ли будет определенным. Например, если грузоотправитель запросит расценки у европейского железнодорожного перевозчика, то он получит цену, предлагаемую на условиях, к которым такой железнодорожный перевозчик (и его страховщики) привыкли: КМЖП–ММК. И если он запросит цену у европейского дорожного перевозчика, он получит ее на условиях, по которым такой дорожный перевозчик обычно заключает договоры: КДПГ. В обоих случаях речь идет о едином договоре и о едином наборе условий, что является конечной целью любой системы смешанных перевозок. И транспортно-экспедиционные организации могли бы предлагать оба набора правил и теоретически даже не за одну и ту же цену.

24. Такая система "один вид транспорта плюс" сочетает в себе преимущества комплексной системы и единообразной системы, поскольку она предлагает применять наборы правил, которые уже имеют широкое хождение. И она не имеет недостаток, присущий комплексной системе: осложнения, обусловленные необходимостью согласования условий плюс остаточная ответственность, плюс возможные нестыковки между различными способами перевозки. В этой системе есть один недостаток: существующие конвенции о перевозке одним видом транспорта должны быть изменены и, желательно, на согласованной основе. Однако этот недостаток присущ как единообразной, так и комплексной системе.

25. Совершенно очевидно, что если положения о сфере применения каждой конвенции о перевозке грузов одним видом транспорта будут расширены в соответствии с предложением, изложенным в пунктах 22 и 23, то в каждую такую измененную конвенцию должно быть включено положение о коллизии конвенций, предусматривающее уважение выбора сторон. Или, другими словами, каждая конвенция о перевозке грузов одним видом транспорта должна допускать такую ситуацию, когда она не будет применяться к договору перевозки, если стороны остановят свой выбор на другой конвенции, которая может быть применена в соответствии с содержащимися в ней условиями.

26. Можно привести пример проекта такого положения о коллизии конвенций, предложенного в пункте 40 Приложения 2. (В этой связи примечателен тот факт, что в ст. 25.4 Гамбургских правил уже учтена ситуация, когда другая конвенция может быть применена к морскому этапу смешанной перевозки грузов.)

27. Если рынку предоставить возможность решать, в определенных пределах, режим какой конвенции следует применять к определенной смешанной перевозке, то можно ожидать, что в конечном итоге – для межконтинентальных воздушных перевозок (включая предшествующие и/или последующие внутренние перевозки) выбор будет сделан в пользу Монреальской конвенции;

- для межконтинентальных морских перевозок (включая предшествующие и/или последующие внутренние перевозки) выбор будет сделан в пользу проекта документа ЮНСИТРАЛ (как только он вступит в силу);
- для перевозки в пределах Европы (включая короткие морские перевозки, такие как паромные перевозки через Северное море или через Балтийское море, международные перевозки на острова и т.д.) выбор будет сделан в пользу КДПГ или КМЖП–ММК 1999 года;
- для других региональных видов транспорта выбор будет сделан в пользу возможных региональных конвенций, отвечающих конкретным условиям данного региона.

28. Нидерланды считают, что изложенный выше общий подход по принципу "один вид транспорта плюс" заслуживает дальнейшего внимания и изучения в качестве альтернативного решения проблемы смешанных перевозок. Если в результате таких исследований будет сделан вывод о том, что система "один вид транспорта плюс" получает достаточную поддержку, то ст. 4.2 проекта документа ЮНСИТРАЛ должна быть в ходе последующего процесса заменена положением о коллизии конвенций, допускающим в соответствии с выбором сторон применение других конвенций к морскому этапу международной перевозки грузов.

29. Само собой разумеется, что на такой возможный процесс реализации системы "один вид транспорта плюс" уйдет какое-то время. Это может негативно повлиять на разработку проекта документа ЮНСИТРАЛ, имеющего безотлагательный характер. В результате на настоящий момент общий подход по принципу "один вид транспорта плюс", как представляется, не может заменить статьи 4.2.1 и 4.2.2. Однако, по мнению Нидерландов, и общая система "один вид транспорта плюс" не вступает в коллизию ни с одним из предложений, упомянутых в пунктах 138–185 документа WP.29. Отсюда принятие любого из таких предложений для включения в текст проекта документа ЮНСИТРАЛ не исключает возможность того, что система "один вид транспорта плюс", как только она сможет получить достаточную поддержку в качестве решения проблемы смешанных перевозок в целом, может быть включена в проект документа ЮНСИТРАЛ на более позднем этапе. Это может быть сделано, например, путем принятия дополнительного протокола. Нидерланды считают, что содержание такого дополнительного протокола, если он будет принят, вполне может не затрагивать ни одно из вышеупомянутых предложений.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Особенности других конвенций

30. Варшавская конвенция

В соответствии со ст. 1.1 этой конвенции, она применяется не к договору, а к способу перевозки: "всякая международная перевозка... груза, осуществляемая посредством воздушного судна...".

Однако уже в следующем пункте ст. 2.1 международная перевозка определяется как "всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место отправления и место назначения... расположены... на территории двух высоких Договаривающихся сторон...". И затем в ст. 5.2 говорится, что отсутствие воздушного коносамента не затрагивает существование или действительность договора перевозки, который... тем не менее, регулируется правилами настоящей Конвенции".

Отсюда вытекает, что Варшавская конвенция применяется и к договорам воздушной перевозки.

Что касается вопросов смешанных перевозок, то согласно ст. 31 положения Варшавской конвенции применяются только к этапу воздушной перевозки, однако в ней недвусмысленно допускается, что в документ о воздушной перевозке включаются условия, относящиеся к другим способам перевозки.

Период ответственности перевозчика включает период времени, в течение которого груз находился под его охраной. Этот период в ограниченной степени специально распространяется на наземный транспорт: ст. 18.3 включает допущение, в соответствии с которым в случае, если перевозка грузов осуществляется вне аэропорта в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Конвенция не устанавливает географического предела для таких "услуг по приему и сдаче груза".

Что касается других вопросов, не относящихся к ответственности, то в ст. 12–14 Варшавской конвенции речь идет о праве грузоотправителя передавать груз во время перевозки, включая право сдачи груза.

31. Монреальская конвенция

Настоящая конвенция не вносит существенных изменений в систему, установленную Варшавской конвенцией. Новым положением, однако, является юридическая посылка, согласно которой разрешается практика, сложившаяся на настоящее время, по крайней мере в Европе, когда значительная часть "воздушных перевозок грузов" (которые, по соглашению сторон, должны осуществляться по воздуху) фактически осуществляется автомобильным транспортом. В ст. 18.4 предусматривается, что такая перевозка, заменяемая без согласия грузоотправителя, считается совершенной в период времени воздушной перевозки.

В Монреальской конвенции несколько шире рассматриваются также другие вопросы договорного права помимо вопросов ответственности, чем в Варшавской конвенции.

32. Гаагско–Висбийские правила

Сфера применения этой Конвенции ограничиваются договорами морской перевозки грузов. Более того, она применяется только в том случае, если выдается документ, который служит свидетельством такого договора.

Другие вопросы, не связанные с ответственностью, рассматриваются в этой Конвенции лишь в ограниченном объеме.

33. Гамбургские правила

Эта Конвенция применяется к договорам морской перевозки грузов. Если такой договор включает морскую перевозку грузов и перевозку другими средствами транспорта, то Конвенция применяется только к морскому этапу перевозки.

Другим вопросам, не относящимся к вопросам ответственности, уделяется несколько больше внимания, чем в Гаагско–Висбийских правилах.

Заслуживает внимания тот факт, что в Гамбургские правила включено положение о коллизии конвенций. Ст. 25.5 гласит:

"Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающимся государствам применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует на дату настоящей Конвенции и которая применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом. Настоящее положение применяется также в отношении любого последующего пересмотра или изменения такой международной конвенции".

Смысл этого положения состоит в том, что в случае, если договор, к которому применяется другая транспортная конвенция, включает морской этап перевозки, и такой морской этап перевозки не является основным видом транспорта данной конвенции, то допускается, что к морскому этапу перевозки будут применяться не Гамбургские правила, а такая другая транспортная конвенция.

34. КДПГ

Эта конвенция применяется исключительно ко "всякому договору дорожной перевозки грузов... посредством автомобилей, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран...".

Если автомобиль не использует свою привычную инфраструктуру, т.е. дорогу, и если автомобиль использует для перевозки грузов, которые загружаются в него, другой вид инфраструктуры, например морское судно для перевозки его по морю или грузовой поезд для перевозки его через туннель, то КДПГ по-прежнему будет применяться, несмотря на использование такого другого вида инфраструктуры. Однако в ст. 2 предусмотрена специальная норма, учитывающая роль, которую выполняет автомобиль при использовании такой другой инфраструктуры.

Как и в Гаагско–Висбийских правилах, в КДПГ не содержится ссылка на любую перевозку, осуществляемую до или после этапа перевозки груза автомобилем. Вместо этого в связи со ст. 1.4 (содержащую исключения в отношении определенных видов перевозки дорожным транспортом) в Протоколе о подписании к КДПГ говорится, что "нижеподписавшиеся обязуются договариваться о заключении конвенций о договоре перевозки... и договоре комбинированной перевозки".

Кроме того, Конвенция включает ряд положений, относящихся к другим договорным вопросам помимо ответственности за утерю, повреждение или задержку с доставкой грузов.

35. КМЖП–ММК 1980 года

В соответствии со ст. 1.1 этой Конвенции "Унифицированные правила" (т.е. положения ММК) применяются в отношении всех партий грузов, перевозимых в соответствии с единой транспортной накладной, выписанной на перевозку грузов по маршруту, пролегающему через территории не менее двух государств и исключительно по сервисным линиям или маршрутам, включенным в перечень ММК, который ведет Межправительственная организация по международному железнодорожному сообщению (ОТИФ). Существование транспортной накладной, которая включает всевозможные детали договора, является условием для применения положений ММК.

Согласно ст. 2.2 основной конвенции КМЖП 1980 года положения ММК также могут применяться к сквозным международным перевозкам, использующим, помимо услуг, оказываемых железнодорожным транспортом, наземные и морские услуги, а также внутренние водные пути. Это значит, что государства–участники КМЖП 1980 года могут определять, что положения ММК должны применяться к другим видам транспортных перевозок до или после этапа железнодорожной перевозки, являющегося частью маршрута перевозки груза.

Кроме того, из ст. 1.2 и ст. 48.1 положений ММК вытекает, что в вышеупомянутый перечень ММК правительства могут включать также свои судоходные линии. Исходя из этого, они становятся предметом регулирования этой Конвенции, однако для таких судоходных линий может быть истребован особый режим, который охватывает основные исключения, предусмотренные в Гаагско–Висбийских правилах. Некоторые судоходные линии воспользовались такой возможностью включения в положения ММК.

Можно сделать вывод о том, что КМЖП–ММК 1980 года следует строго договорному подходу и учитывает возможность применения положений ММК по принципу "железнодорожный транспорт плюс".

Кроме того, КМЖП–ММК 1980 года включает множество положений, касающихся ответственности перевозчика за утерю, повреждение или задержку грузов.

36. КМЖП–ММК 1999 года

Эта конвенция содержит ряд существенных различий по сравнению со своей предшественницей.

Во-первых, она также применяется исключительно к договорам международной перевозки грузов по железной дороге, однако транспортная накладная больше не является условием для применения этой Конвенции. Система ведения перечня сохраняется, однако уже не в отношении железнодорожных компаний, а только в отношении компаний, обслуживающих морские и международные внутренние водные пути до или после железнодорожного этапа перевозки, которая должна регулироваться положениями этой Конвенции. Что касается таких услуг морской перевозки, то опять же может применяться специальный режим, но число исключений для морского перевозчика значительно сокращено.

Конвенция, вместе с тем, имеет непосредственное применение к смешанным перевозкам. Ст. 1.2 гласит, что в тех случаях, "когда международная перевозка,

являющаяся предметом единого договора, предусматривает перевозку дорожным транспортом или по внутренним водным путям, на внутренних маршрутах Государства-члена в дополнение к трансграничной перевозке железнодорожным транспортом, настоящие Унифицированные правила подлежат применению".

Это означает, что КМЖП-ММК 1990 года следует принципу "железнодорожный транспорт плюс", и даже в императивном порядке, но только для национальных дорожных перевозок или перевозок по внутренним водным путям.

Кроме того, КМЖП-ММК 1990 года включает также множество других положений помимо тех, которые касаются ответственности перевозчика.

37. Будапештская конвенция (КПГВ)

Эта Конвенция применяется к договорам международной перевозки грузов внутренними водными путями. Она не содержит положений, касающихся других способов перевозки.

Такая перевозка по своему характеру должна осуществляться на борту судна, однако данная Конвенция применяется в равной мере ко всем видам судов, будь то морские или речные суда. Такое отсутствие различия между типами судов требует какого-либо положения о коллизии конвенций. В ст. 2.2 предусматривается, что если международная перевозка грузов без перевалки с речного на морское судно (или наоборот) осуществляется как по внутренним водным путям, так и "по путям, на которые распространяется режим морской перевозки", применяется Будапештская конвенция за исключением тех случаев, когда а) "в соответствии с применимым морским законодательством был составлен морской коносамент, или когда б) расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным".

Эта Конвенция включает также положения, касающиеся других договорных аспектов помимо ответственности перевозчика за утерю, повреждение или задержку груза.

38. Конвенция о смешанных перевозках 1980 года

Эта Конвенция совершенно четко применяется к определенным договорам: перевозка должна быть международной по характеру и осуществляться по меньшей мере двумя различными видами транспорта по условиям единого договора смешанной перевозки. В ст. 1.1 содержится положение, исключающее из определения смешанной перевозки операции по вывозу и доставке груза, осуществляемые во исполнение договора перевозки одним видом транспорта.

Далее, в ст. 30.4 предусматривается, что перевозка грузов, к которой применяются ст. 2 КДПГ (т.е. перевозка автомобиля с грузом на судне или грузовым поездом) или ст. 2 Бернской конвенции от 17 февраля 1970 года о железнодорожных перевозках грузов (т.е. "включенные в список" дорожные или судоходные линии, дополняющие железнодорожные перевозки грузов), не будет 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Возможная замена ст. 1.1 и ст. 2 КДПГ предлагается лишь в качестве примера для того, чтобы показать, как могла бы работать система "один вид транспорта плюс". Любую другую конвенцию о перевозке одним видом транспорта следует аналогичным образом изменить с целью согласования положений о сфере применения и включения идентичного положения о коллизии конвенций.

Положение, касающееся определения

39. "Договор перевозки означает договор, в соответствии с которым перевозчик груза обязуется за плату перевезти груз [по дороге] [посредством автомобиля] из одного места в одном государстве в другое место в другом государстве, и который может включать перевозку другими [видами] [средствами] транспорта до и/или после этапа дорожной перевозки грузов. Если на части пробега автомобиль, содержащий груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или посредством воздушного транспорта без перегрузки, то такая часть пути для цели настоящей Конвенции рассматривается как перевозка [по дороге] [автомобилем]."

Смысл этого положения заключается в том, что часть дорожной перевозки груза (которая может включать такую часть, во время которой автомобиль перевозится другим средством транспорта) является международной по своему характеру. Предшествующая и/или последующая часть перевозки другими средствами транспорта может быть национальной или международной.

Положение, касающееся сферы применения

40. "Настоящая Конвенция применяется ко всем договорам перевозки, если
а) место приема груза, указанное в договоре перевозки, расположено в Договариваемом государстве или
б) [место, в котором часть дорожной перевозки начинается или заканчивается, расположено в Договариваемом государстве или]
с) место сдачи груза, указанное в договоре перевозки, находится в Договариваемом государстве,
[независимо от места нахождения и гражданства сторон договора перевозки.]"

Настоящее положение соответствует обычному тексту положения о сфере применения, содержащегося в транспортных конвенциях.

Положение, касающееся коллизии конвенций

41. "Если согласно вышеупомянутым положениям и соответствующим положениям другой конвенции, регулирующей отношения между сторонами в рамках договора транспортных услуг, можно будет к договору перевозки применить более одной конвенции, то стороны должны в договоре перевозки

заявить, какие конвенции применяются к их договору. Сторонам не разрешается заявлять, что действуют в полном объеме или частично более чем одна конвенция.

В случае, если стороны в своем договоре перевозки сделали заявление относительно того, какая конвенция применяется к данному договору, любая другая конвенция, которая в соответствии с ее положениями может быть применена, не применяется к данному договору перевозки.

В случае, если стороны в договоре перевозки не сделали заявления относительно того, какая конвенция применяется к их договору, применяется к договору перевозки та конвенция, которая в соответствии с ее условиями применяется к данному договору и покрывает географически самую длинную часть перевозки товаров. Однако в таком случае любое положение такой конвенции, ограничивающее ответственность перевозчика в отношении определенной денежной суммы за килограмм или за упаковку, не применяется, и любое договорное положение, предусматривающее установление такого предела, является недействительным."

Если предшествующая или последующая перевозка является международной по своему характеру, то может возникнуть ситуация, когда применимыми окажутся более чем одна конвенция. Тогда выбор остается за сторонами. Санкция в отношении перевозчика, лишающая его права устанавливать пределы ответственности, рассматривается в качестве достаточного стимула для того, чтобы делать подобный выбор.

Совершенно очевидно, что эта система выбора работает только в том случае, если такое положение будет включать все возможно применимые конвенции о перевозке грузов одним видом транспорта.